

OORLOGSVLAG IN TOP

TRADITIE TEGEN MODERNE STRATEGIE
GEREED OM DAPPER TE STERVEN
TONNAGES IN DE WEEGSCHAAL
DE BLUNDER VAN DE 'U-30'
HUZARENSTUK IN SCAPA FLOW
DE ONDERGANG VAN EEN KAPER
VIJAND ONDER WATER
STRIJD TEGEN CONTRABANDE

9

Bij het uitbreken van de oorlog hadden legers en luchtmachten van Duitsland, Engeland en Frankrijk geruime tijd nodig om zich te realiseren wat oorlog betekende. Afgezien van de slechts enkele weken durende veldtocht in Polen was er gedurende vele maanden nauwelijks sprake van strijd.

Geheel anders was de situatie ter zee. Duitse oorlogsbodems waren al voor de oorlog uitgevaren om strategische posities in te nemen, teneinde het de geallieerden van meet af aan zo lastig mogelijk te maken. Mijnevelden werden gelegd en onmiddellijk na het uitbreken van de vijandelijkheden werden ook uit vliegtuigen magnetische mijnen afgeworpen. De Engelsen trachtten zo snel mogelijk een blokkade van de Duitse kusten tot stand te brengen en tevens hun eigen verbindingslijnen te beveiligen. Bij dat alles werd de eerste tijd nog rekening gehouden met algemeen aanvaarde regels van zeerecht. Al snel echter werden alle internationaal geldende en humanitaire regels door de Duitsers overtreden: de onbeperkte zeeoorlog (vooral: duikbootoorlog) had een aanvang genomen.

Van een zeeoorlog in traditionele zin, met uitgebreide zeeslagen tussen omvangrijke eskaders oorlogsschepen, was daarbij nauwelijks sprake. De oorlog ter zee was en bleef — zeker in de Atlantische Oceaan — allereerst een economische oorlog. Het ging er in de eerste plaats om de aanvoer van grondstoffen en voorraden naar het eigen land mogelijk te maken en die naar de vijand te verhinderen, om op die manier de militaire krachtsverhoudingen te beïnvloeden. De koopvaardijvloot vormden de inzet, ook waar (incidenteel) slag geleverd werd tussen oorlogsbodems.

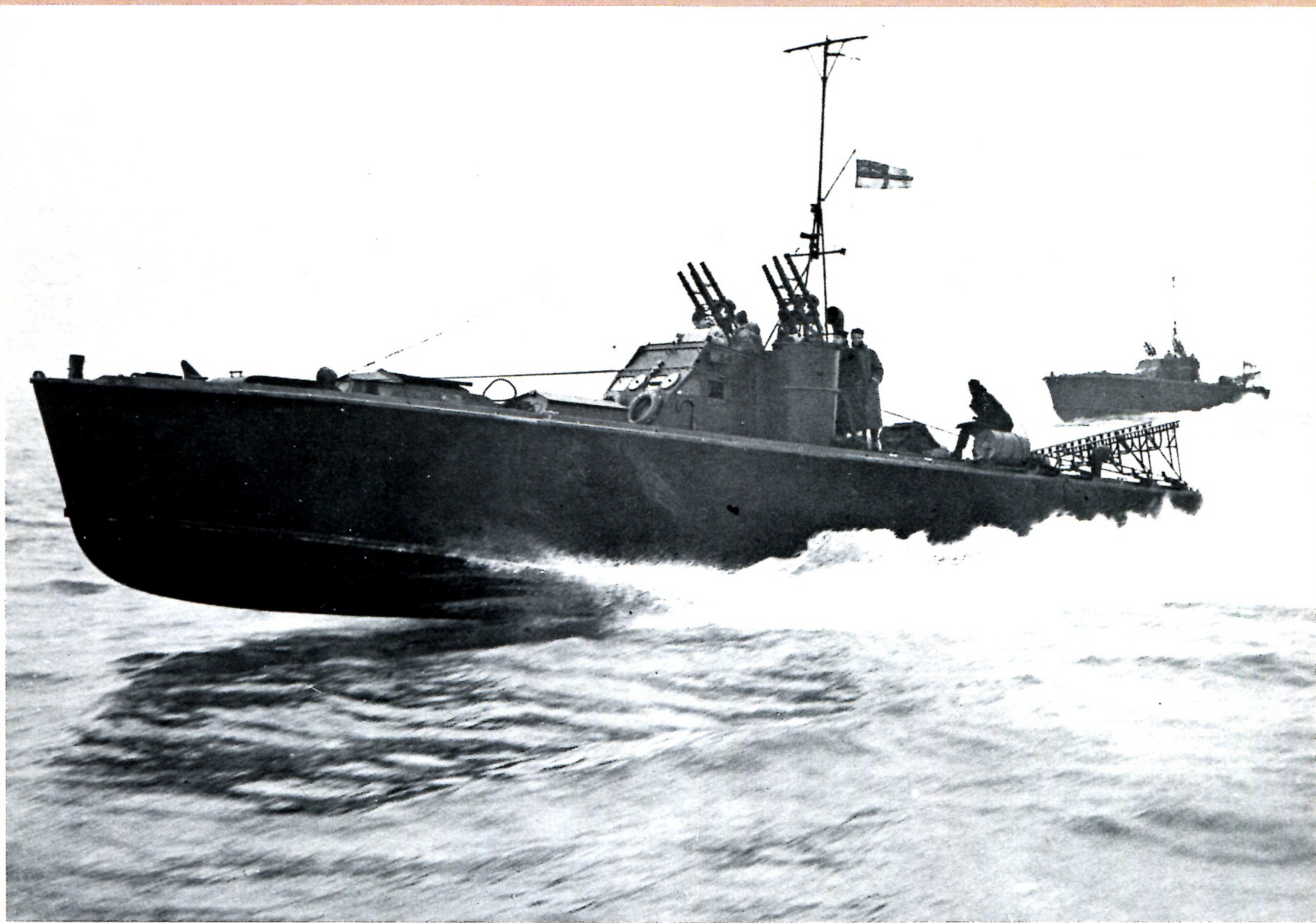
Voor de neutrale landen was de strijd ter zee de enige vorm van oorlogvoering waardoor zij direct beroerd werden. De oorlog te land en in de lucht vond ver van hun grenzen plaats. Maar blokkade van de Duitse kusten betekende ook blokkade van de kusten van de aan Duitsland grenzende neutrale landen, ook controle (en dus aanzienlijke verliezen in tijd en geld) van neutrale schepen.

Een oorlog in de internationale wateren blijft nooit beperkt tot de oorlogvoerende landen. Ook schepen van neutrale landen, ook Nederlandse schepen, vielen in de maanden tussen september 1939 en mei 1940 ten offer aan mijnevelden en torpederingen. De lijst van Nederlandse verliezen aan schepen en mensenslevens is lang voor een land dat er nog steeds naar streefde buiten alle oorlogsleed te blijven... A.H.P.

TECHNISCHE EN STRATEGISCHE
ONTWIKKELINGEN NA 1919

TRADITIE TEGEN MODERNE STRATEGIE

DRS. PH. M. BOSSCHER



Associated Press

Twee torpedomotorboten van de
Britse marine op volle snelheid tijdens
een oefentocht. Op het
stuurhuis twee stel luchtdoelmitrailleurs.

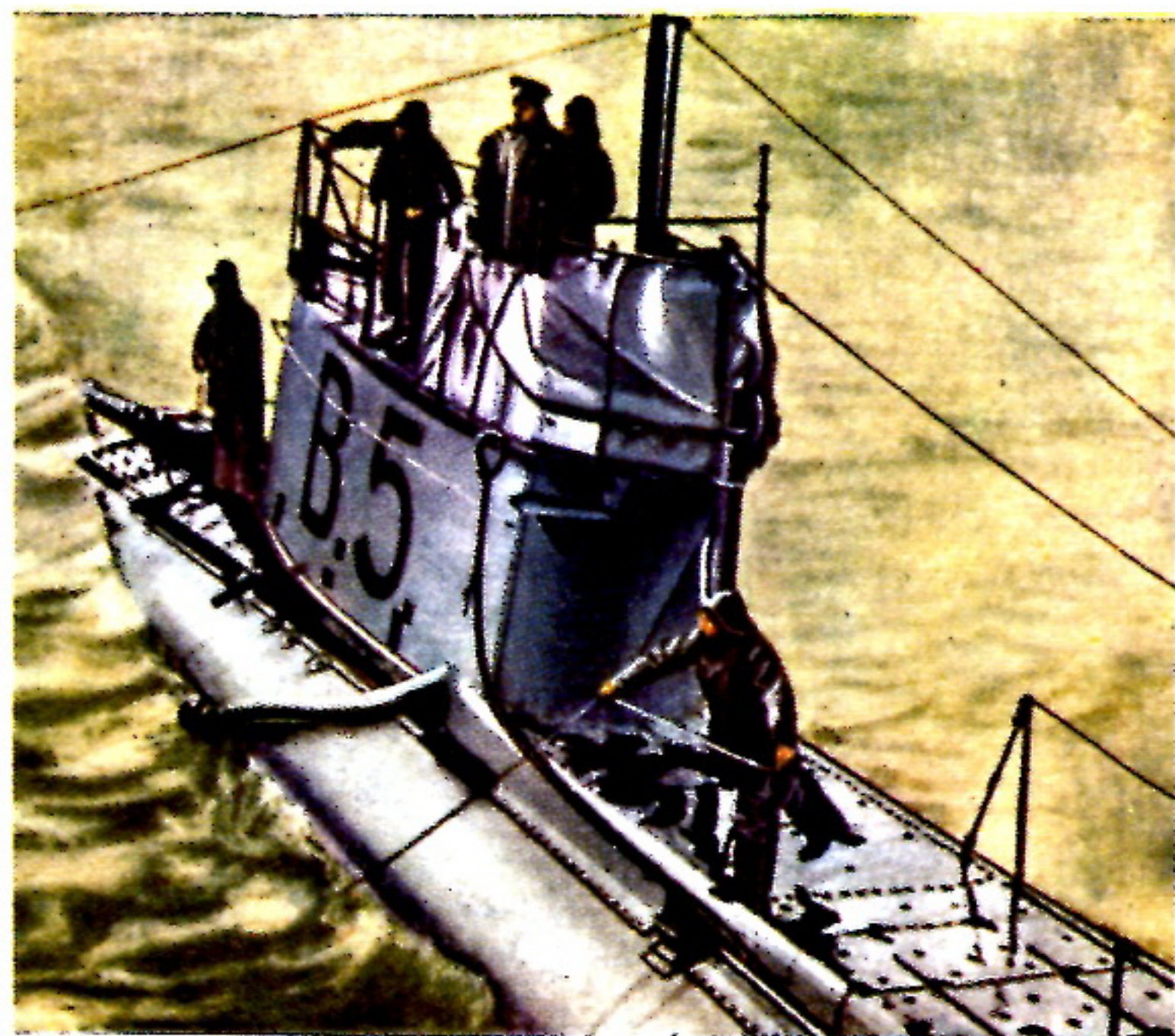
Gedurende de Eerste Wereldoorlog waren het vliegtuig en vooral de onderzeeboot als strijdmiddel 'volwassen' geworden. Tijdens diezelfde oorlog vond er slechts één zeeslag plaats volgens het traditionele patroon: een gevecht tussen vlootformaties waarvan de offensieve kern wordt gevormd door zware artillerieschepen. Die slag, het gevecht bij Jutland op 31 mei en 1 juni 1916, eindigde in wezen onbeslist en was mede daardoor van vrij beperkte invloed op het verloop van de oorlog.

Dit waren feiten waarover nauwelijks verschil van mening mogelijk was. Heel anders lag het met de vraag welke betekenis die feiten hadden voor de toekomst. Er waren in de

en zijn opvolgers verbeterd om de *Royal Navy* de algehele controle over haar luchtwapen terug te geven, die zij begin 1918 had verloren (en eerst in 1937 herkreeg). Daarom ook zetten men in Engeland eveneens de ontwikkeling van nieuwe typen onderzeeboten voort, terwijl daar ook — en met succes — geëxperimenteerd werd met apparatuur voor de detectie van onder water varende onderzeeboten. Het resultaat was de ASDIC (de afkorting van *Allied Submarine Detection Investigation Committee*, de naam van het in 1917 opgerichte lichaam dat verantwoordelijk was voor de ontwikkeling van bedoelde methode), die tijdens de Tweede Wereldoorlog zulke goede diensten bewees. Ook werd er gewerkt aan

nieuwe typen antiluchtdoelgeschut, zoals de *multiple pom-pom*, een meerloops zware mitrailleur. In 1936 stelde de Britse marine zelf een tweetal 'luchtvegers' in dienst: schepen die speciaal belast waren met de verdediging van vlootformaties tegen luchtaanvallen en die daartoe waren voorzien van een sterke luchtafweerbatterij.

De andere marines stonden voor soortgelijke problemen als de Britse en het was dus logisch dat de ontwikkeling van scheepsbouw en wapentechniek daar op analoge wijze verliep. Toch had die ontwikkeling bij ieder van de belangrijke zeemachten weer andere kenmerkende trekken. Japan en de Verenigde Staten hadden wat betreft het gebruik van



Fotoarchief Spaarnestad

jaren twintig en dertig 'extremisten' als de Italiaanse generaal Douhet, de Amerikaanse generaal Mitchell en de Nederlandse admiraal Jager, die uit de ervaringen van de Eerste Wereldoorlog en de resultaten van daarna gehouden bombardementsproeven (onder andere op het vroegere Duitse slagschip 'Ostfriesland', dat in juli 1921 onder leiding van Mitchell tot zinken werd gebracht) de conclusie trokken dat in een toekomstige oorlog de taak van de slagvloot geheel zou worden overgenomen door zwermen bommenwerpers. De Britse admiraal sir Percy Scott schreef in 1922 dat hij verdere aanbouw van slagschepen '*criminal, woeful, wicked, wanton, wilful waste of the British taxpayers' money*' achtte — een uitspraak die vooral daarom indruk maakte omdat Scotts naam onverbreekelijk was verbonden aan de ontwikkeling van vuurleidingsapparatuur voor hetzelfde soort schepen dat hij nu verwierp.

Bij de meeste marinestaven dacht men minder extreem. *Admiral of the Fleet* Earl Beatty, die bij Jutland de slagkruisers had gecommandeerd en van 1919 tot 1927 chef van de Britse marinestaf was, zette zich in deze laatste functie met geheel zijn persoon in voor de voltooiing van de slagkruiser 'Hood' en de bouw van de slagschepen 'Nelson' en 'Rodney' — en wist zijn wil door te zetten. Ook de Japanners en de Amerikanen bleven de betekenis van het zware-artillerieschip hoog aanslaan, zoals onder meer blijkt uit de bouwprogramma's die zij in het begin van de jaren twintig in uitvoering hadden.

Aan de andere kant was men het er bij alle marines die meetelden over eens dat in een toekomstige zee-oorlog het vliegtuig en de onderzeeboot inderdaad zeer belangrijke factoren zouden zijn. Daarom vochten Beatty



Linksboven: Engeland werkte met kracht aan de ontwikkeling van nieuwe typen onderzeeboten. Dit is de B-5 bij aankomst op zijn bevoorradingsbasis.

Boven: aanvankelijk waren de nieuwe Duitse onderzeeboten tamelijk klein. Pas later ging men grotere bouwen. De hier afgebeelde flottielje U-Boote was een van de eerste en bestond nog uit schepen van het kleinere type.

Rechtsboven: de Japanners bleven de waarde van het zware-artillerieschip hoog aanslaan. In 1936 brachten twee van hun kruisers een bezoek aan New York.



Wide World

vliegkampschepen (*aircraft carriers*) al spoedig niets meer te leren van de Britten, die dit scheepstype tijdens de Eerste Wereldoorlog hadden uitgedacht en er ook in de praktijk de primeur van hadden. Bovendien kregen de Japanse en de Amerikaanse marine spoedig de beschikking over veel betere carriervliegtuigen dan de Britten bezaten.

De oudere Britse marine-officieren (dat wil zeggen zij die aan de top stonden en het beleid uitmaakten) waren in het algemeen niet zeer *air-minded* en toonden zich bij het organiseren van oefeningen in groot verband doorgaans nog volkomen geobsedeerd door de herinnering aan 'Jutland'. Dat hield in dat steeds weer de nadruk viel op het (eventueel

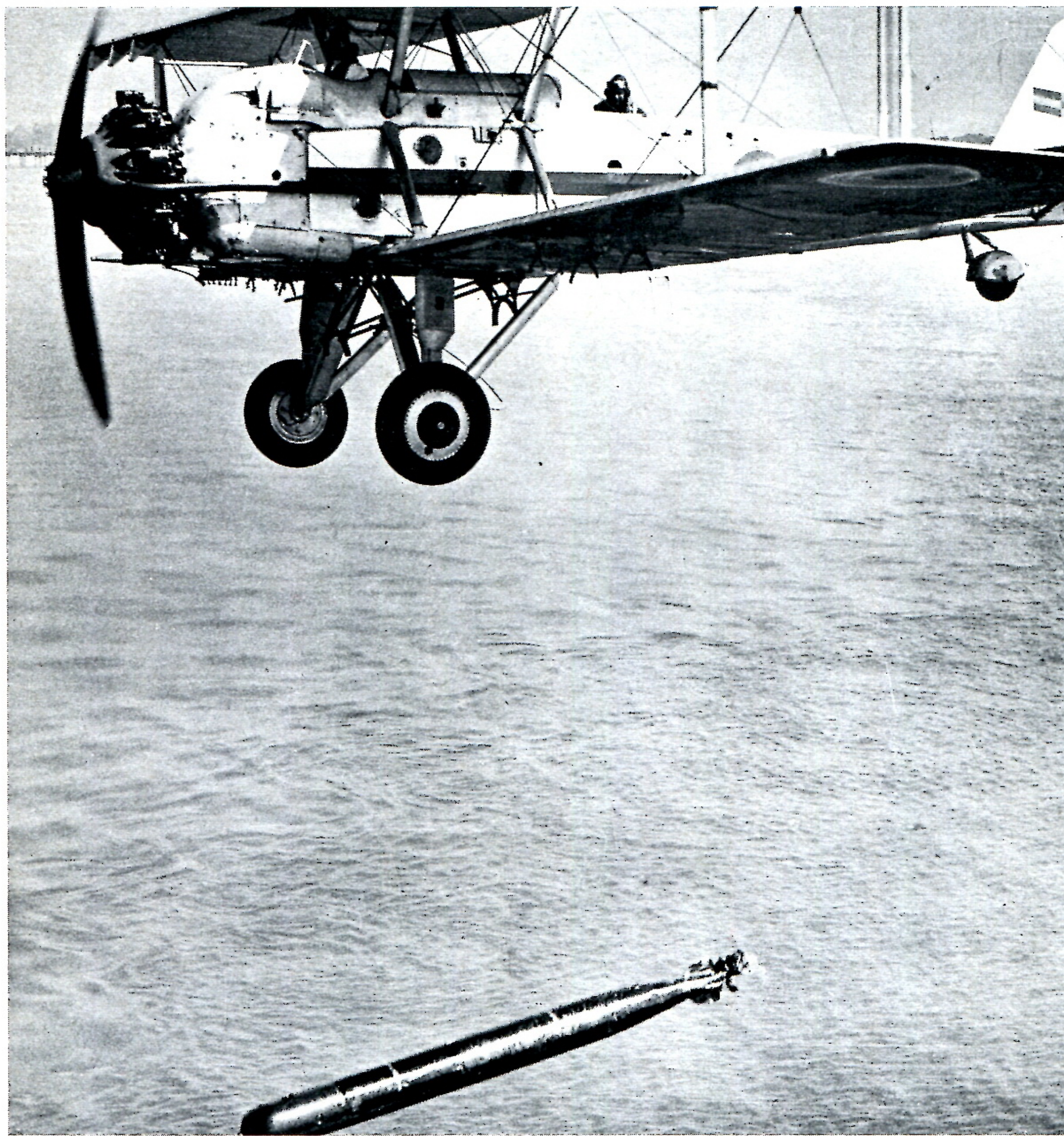
's nachts gevoerde) gevecht tussen oppervlakteschepen, waarbij vrijwel exclusief het kanon en de torpedo als wapen werden gebruikt. Pas na 1930 kon men een kentering in de ideeën bespeuren. Een man als admiraal sir William W. Fisher, die van 1932 tot 1936 de Britse Middellandse-zeevloot commandeerde, legde zich er met succes op toe om van zijn commando een *'modern, integrated fighting force composed of all arms'* te maken, waarbij ook optimaal profijt werd getrokken van de offensieve kwaliteiten van het vliegtuig en de onderzeeboot.

In Japan besteedde men in de periode tussen beide wereldoorlogen bijzonder veel aandacht aan de vervolmaking van de torpedo.

en een maximumbereik waarmee alle andere torpedo's ver werden overtroffen.

Van een vrijwel totale vernieuwing van de oorlogsvloten was gedurende de hier besproken periode sprake in Frankrijk en Italië. Beide landen legden zich daarbij met name toe op de constructie van zeer snelle kruisers en jagers en van onderzeeboten. Dit streven naar hoge snelheden — en evenzeer de opbouw van een groot potentieel aan onderzeeboten — stond bij de Fransen zeker in verband met hun traditionele voorliefde voor de *guerre de course*: letterlijk 'kaperoorlog' en meer in het algemeen de actie tegen de koopvaardij van de tegenstander. Juist snelle schepen zijn zeer geschikt om binnen korte

Navy — werd lange tijd in hoofdzaak bepaald door de dreiging die uitging van de Japanse marine. Het is wat dat betreft tekenend dat de enige Britse marinebasis waaraan tussen 1919 en 1939 veel geld is besteed, Singapore was. Ook verdient het vermelding dat het Duitse marineluchtwapen voor zijn materieelvoorziening sterk afhankelijk was van de *Luftwaffe* en door die organisatie — die zeer weinig begrip had voor de speciale eisen die de luchtoorlog boven zee stelde en de marine in de eerste plaats zag als een lastige concurrent — zeer stiefmoederlijk werd bedeed. Het is van grote, misschien wel beslissende invloed geweest op het verloop van de Tweede Wereldoorlog dat noch in Duits-



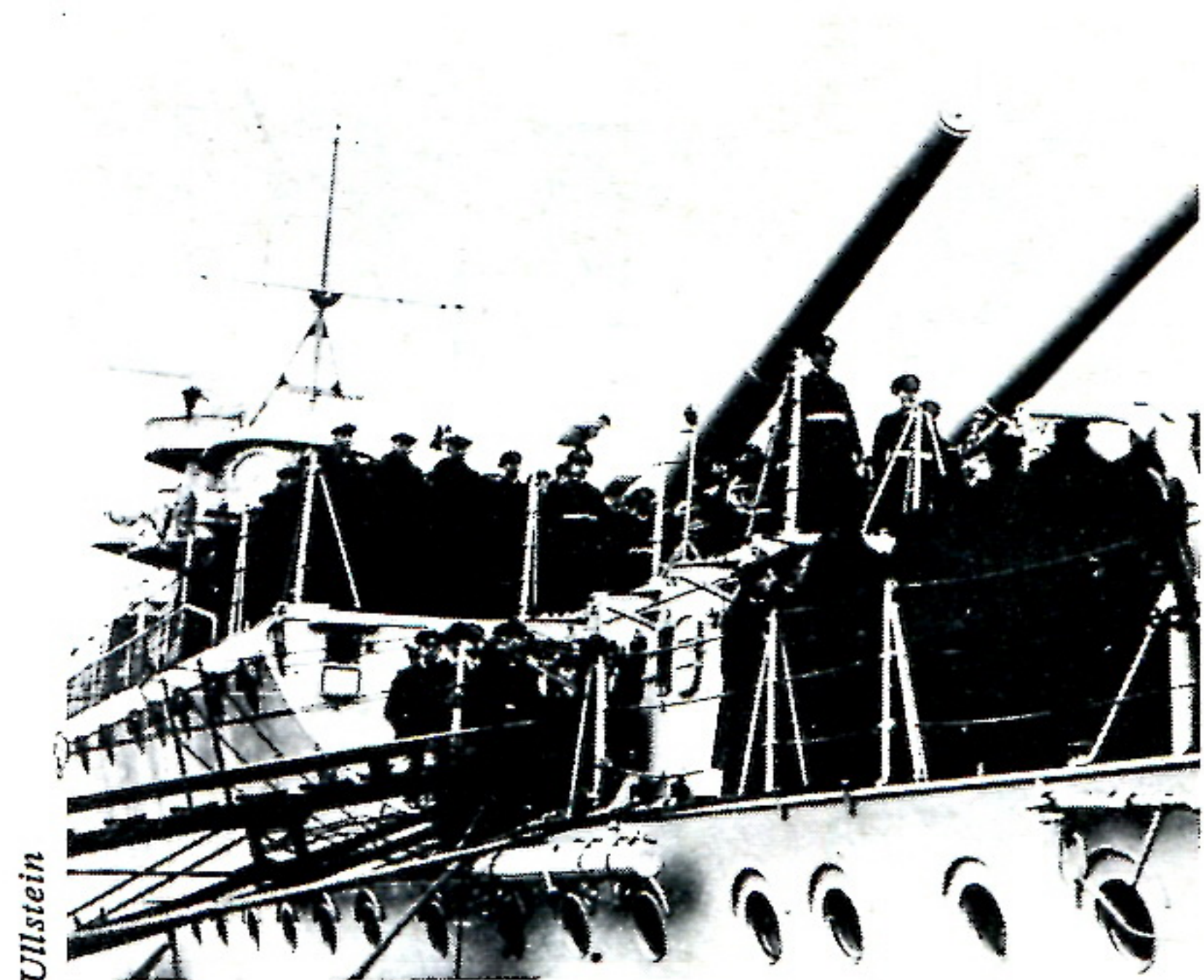
Boven: een Fairey 'Swordfish' lanceert een luchttorpedo. In de zeeoorlog zou het vliegtuig een eigen rol gaan spelen.

Rechtsboven: de Duitse marine bouwde drie 'vestzakslagschepen' die ondanks hun geringe tonnage zwaar bewapend waren.

In 1922 begonnen de proeven, die in het midden van de jaren dertig hun succesvol eindpunt vonden in het operationeel worden van de *long lance*: een projectiel van niet minder dan 60 cm doorsnee, voortgestuwd door vloeibare zuurstof, met een explosieve kop van tweemaal de omvang van de toenmalige Amerikaanse torpedo's en met een snelheid

tijd een groot zeegebied af te zoeken naar prooi en zij kunnen zich door hun hoge vaart gemakkelijk onttrekken aan de confrontatie met een sterkere tegenstander.

De Duitse marine werd tot het midden van de jaren dertig sterk in haar ontplooiing geremd door het vredesverdrag van Versailles, dat diverse bepalingen bevatte waardoor zij in haar omvang werd beperkt en die haar het gebruik van onder meer onderzeeboten en vliegtuigen verboden. Dit had mede tot gevolg dat het lang geduurd heeft voordat de *Kriegsmarine* een belangrijke rol ging spelen in de plannen van Duitslands latere tegenstanders. Het strategisch denken bij de Britse vloot — en trouwens ook bij de *United States'*



Ullstein

land, noch in Italië het marineluchtwapen veel betekende en de *liaison d'armes* tussen marine en luchtmacht ronduit slecht was.

Tussen 1922 en 1936 leefden alle grote zee-machten onder het regime van een serie verdragen die tot doel hadden de maritieme bewapening te beperken en onder meer voorzagen in een vrijwel totale bouwstop van slagschepen. Dit leidde ertoe dat in deze periode bijna alle betrokken marines hun slagschepen, of tenminste een aantal ervan, ingrijpend moderniseerden. Wat een dergelijke modernisering kon inhouden, moge blijken uit het volgende. Toen H.M.S. 'Queen Elisabeth', voor het eerst in dienst gesteld in 1915, in 1940 de werf verliet na de tweede 'grote beurt' die zij tussen 1920 en 1940 had gekregen, was het gewicht van machines en ketels teruggebracht tot de helft van het oorspronkelijke, was de ruimte die de voortstuwingsinstallatie innam met een derde verminderd, terwijl de topsnelheid met maar ongeveer één zeemijl per uur was gedaald, en was, door het installeren van brandstoftanks in de vrijgekomen ruimten, de actieradius toegenomen van 4400 tot 13.500 zeemijl.

Tenslotte nog een curieuze bijzonderheid, die aantoonde hoe moeilijk het voor militaire deskundigen is juiste prognoses te geven — ook voor een oorlog die op het punt staat uit te breken. In de jaren dertig werd in Engeland een bescheiden organisatie opgericht voor de studie van de speciale problemen die zich voordoen bij 'gecombineerde operaties': ondernemingen waarbij vloot, leger en luchtmacht samenwerken, zoals bijvoorbeeld landingsacties. Deze organisatie werd bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog ontbonden... *'There would be no combined operations in this war!'*

Fotoarchief Spaarnestad

DE WEDEROPBOUW VAN DE
DUITSE VLOOT NA VERSAILLES

GEREED OM DAPPER TE STERVEN

L. L. VON MÜNCHING



Fotoarchief Spaarnestad

Volgens artikel 29 van de wapenstilstandsbe-
palingen van 1918 moesten vijftig van de mo-
dernste schepen van de Duitse *Hochseeflotte*
in neutrale of geallieerde havens worden ge-
interneerd. De onderzeeboten moesten afzon-
derlijk worden uitgeleverd. Engeland eiste
dat deze vijftig schepen door een Duitse admi-
raal zouden worden overgebracht naar de
Firth of Forth. De opperbevelhebber van de
Duitse vloot gaf schout-bij-nacht Ludwig
von Reuter opdracht deze taak uit te voeren.
Op 19 november 1918 vertrokken de schepen
uit de Duitse Noordzeehavens. Op de Noord-
zee werd de voorgeschreven kiellinie gefor-
meerd: de vijf beroemde slagkruisers aan de
spits, daarna de schepen van het Ie en IIIe

**Een curieuze herinnering aan de
Duitse 'Hochseeflotte', die op 21 juni 1919
in Scapa Flow tot zinken werd gebracht.**

eskader en tenslotte de lichte kruisers en tor-
pedoboten.

In de vroege ochtend van de eenentwintigste
november was de Britse kruiser 'Cardiff' met
de vlag van schout-bij-nacht Alexander
Sinclair in de voortop de Firth of Forth uit-
gestoomd met de opdracht de Duitse schepen
tegenwoord te varen. Kort daarop verliet admi-
raal Beatty de haven met de gehele Britse
Grand Fleet: dertien eskaders in twee einde-
loos lijkende colonnes. Op veertig mijl van
het eiland May leidde de 'Cardiff' de Duitse

kiellinie tussen de twee geallieerde colonnes
en gezamenlijk zette men koers naar Scapa
Flow, waar de schepen diezelfde middag aan-
kwamen. Daar hees admiraal Beatty het sein
'*The German flag will be hauled down at sun-
set, to-day, Thursday, and will not be hoisted
again without permission*'.

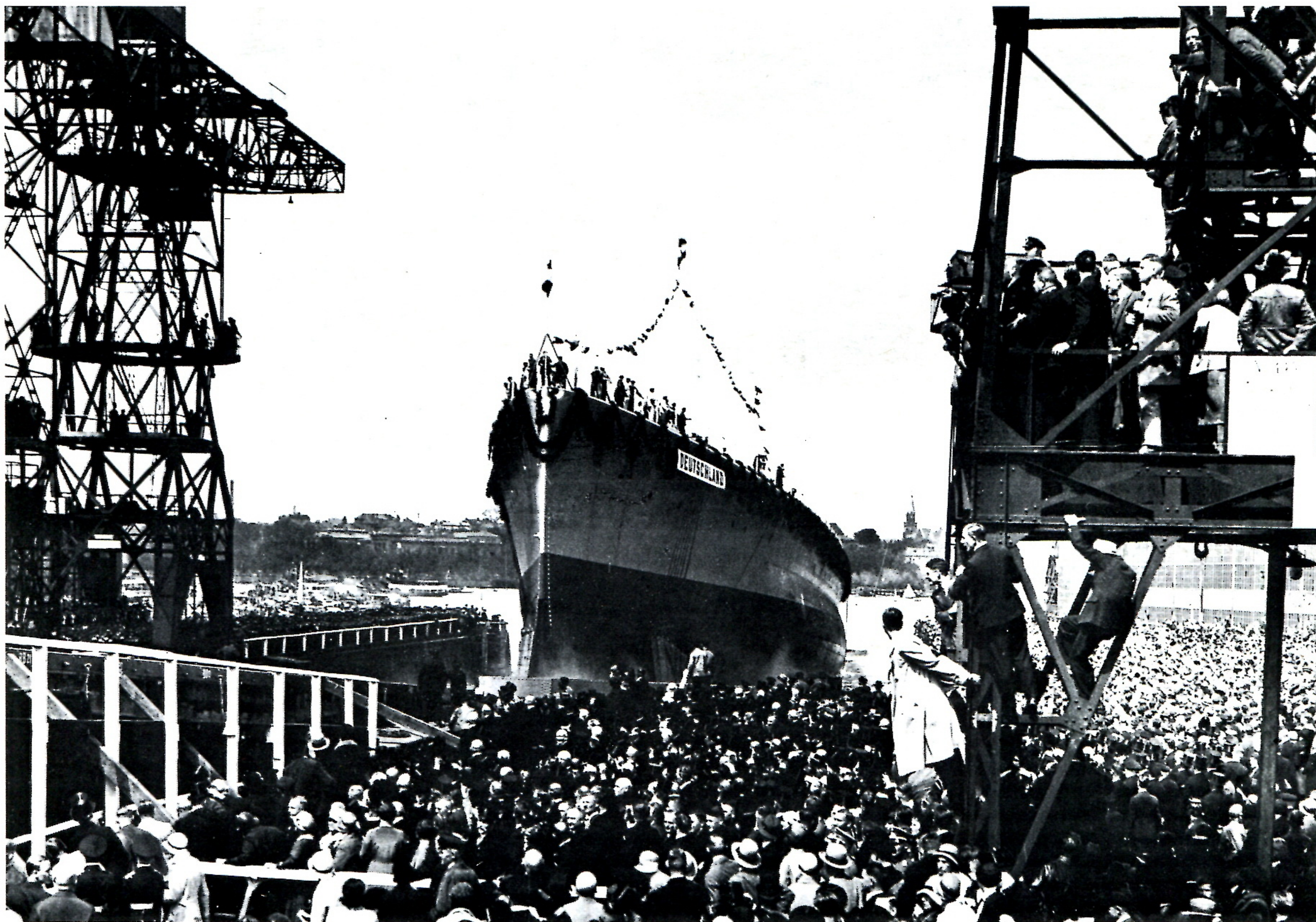
De opvarenden van de Duitse schepen moch-
ten onderling geen contact hebben; alleen
de admiraal genoot vrijheid van beweging.
De bemanningen werden verder ingekrom-
pen; minder betrouwbare elementen werden
naar huis gezonden en aan boord bleef slechts
een kleine kern van betrouwbaar personeel.
Een Brits eskader was met de bewaking be-
last, tezamen met een flottielje torpedoboot-

jagers. Bewapende vissersschepen voeren dag en nacht langs de geïnterneerde Duitse schepen. Op 21 juni 1919 zou de wapenstilstandstermijn aflopen. Hij werd met twee dagen verlengd, maar aan boord van de Duitse schepen wist men dat niet, doordat het gebruik van de radio was verboden. Alle hoop dat Duitsland de schepen zou terugkrijgen, moest worden opgegeven. Schout-bij-nacht von Reuter besloot daarop liever zijn schepen tot zinken te brengen dan ze in handen van de vijand te laten. Toen op de eenentwintigste juni het bewakingseskader voor oefeningen naar zee was vertrokken, werd aan boord van Von Reuters vlaggeschip 'Emden' het sein gehesen 'Paragraaf 11 beves-

sing van 11.830 tot 13.200 ton. De lichte kruisers waren gebouwd tussen 1899 en 1903. Ze waren in 1914 al uit dienst en volkomen verouderd. Voorts waren er nog enkele torpedoboten uit de periode 1907—1912. De linieschepen en kruisers mochten na twintig jaar, de torpedoboten na vijftien jaar worden vervangen. Van de nieuwe schepen mochten de pantserschepen niet groter worden dan 10.000 ton, de kruisers niet groter dan 6000 ton; de torpedobootjagers mochten de 800 ton en de torpedoboten de 200 ton niet overschrijden. Het marinepersoneel bleef beperkt tot 15.000 man, van wie 1500 officieren. De dienstdadigheid mocht niet langer dan twaalf jaar bedragen en voor officieren vijftientwintig jaar. Naast

en het zeilende opleidingsschip 'Niobe' weer vaargereed gemaakt en in dienst gesteld. Verder werd een aantal torpedoboten opgekalefaterd en op 15 oktober 1925 werd de eerste nieuwe kruiser, de 'Emden', in dienst gesteld.

Na het verdrag van Locarno en de toetreding van Duitsland tot de Volkenbond (1926) begon men met de vervanging van het verouderde materieel. De marinestaf kwam met een nieuw ontwerp, want het vervangende schip mocht geen grotere waterverplaatsing hebben dan 10.000 ton en geen zwaarder geschutkaliber dan 28 cm. De bouw van dit schip, de 'Erzatz Preussen' of 'Pantserkruiser A' werd tenslotte door de Rijksdag goedge-



Fotoarchief Spaarnestad

tigen'. Dat was het afgesproken sein de schepen tot zinken te brengen. De machtige Duitse *Hochseeflotte*, in 1914 in omvang nog de tweede marine ter wereld, verdween in de golven.

Volgens het verdrag van Versailles zou de Duitse vloot slechts mogen bestaan uit zes linieschepen (met twee in reserve), zes kruisers (met twee in reserve), twaalf torpedobootjagers en twaalf torpedoboten (met vier in reserve). Onderzeeboten en vliegtuigen waren verboden. De acht linieschepen waarover Duitsland mocht beschikken, waren gebouwd tussen 1902 en 1906 (dus van een verouderd type) en hadden een waterverplaat-

deze bepalingen waren de bewapening en de munitievoorraad aan beperkingen onderhevig en in bepaalde gebieden moest de kustverdediging worden ontmanteld.

Tot de eerste taak van de Duitse marine in 1919 behoorde het mijnenvrij maken van Noord- en Oostzee. Driehonderd mijnenvegers met geoefend personeel begonnen aan die taak en tot eind 1920 hadden zij reeds meer dan 100.000 mijnen opgeruimd. In de zomer van 1921 ging de kruiser 'Hamburg' met twee flottieljes mijnenvegers naar de Witte Zee om ook daar mijnen te vegen. Nog voor 1922 werden de oude linieschepen 'Hannover' en 'Braunschweig', de kruisers 'Medusa', 'Thetis', 'Hamburg' en 'Arkona'

keurd. Op 19 mei 1931 liep het schip te Kiel als de 'Deutschland' van stapel. De standaardwaterverplaatsing bedroeg 10.000 ton (na de oorlog bleek dit cijfer 11.700 ton te zijn); het was bewapend met zes kanons van 28 cm en acht van 15 cm. Dat een dergelijk klein schip zo'n zware bewapening kon voeren, was mogelijk door het gebruik van dieselmotoren (acht 'Man'-motoren, tezamen 54.000 apk) voor de voortstuwing en door het op grote schaal toepassen van het elektrische lasprocédé. Spoedig volgden nog twee van deze zogenaamde vestzakslagschepen, de 'Admiral Scheer' en de 'Admiral Graf Spee'. In 1935 kwam het Engels-Duitse vlootverdrag tot stand. Hierin werd bepaald dat de Duitse

marine van elk scheepstype 35% mocht bouwen van het aan Engeland toegestane tonnage (Vlootverdrag van Washington van 1922), met uitzondering van onderzeeboten, waarbij Duitsland tot 45% mocht gaan. Dit laatste percentage zou onder bijzondere omstandigheden tot 100% kunnen worden verhoogd. Daartegenover verplichtte Duitsland zich geen onbeperkte onderzeebootoorlog te voeren. Volgens de nieuwe bepalingen mocht Duitsland de volgende scheepstonnages bouwen: slagschepen 184.000 ton, zware kruisers 51.000 ton, lichte kruisers 67.000 ton, vliegkampschepen 47.000 ton, torpedobootjagers 52.000 ton en onderzeeboten 24.000 ton.

	DUITSLAND	GROOT-BRITTANNIË	FRANKRIJK
VLIEGKAMPSCHIP	—	7	1
VLIEGTUIG-MOEDERSCHIP	—	2	1
SLAGSCHIP EN SLAGKRUISER	2	15	7
PANTSERSCHIP (vestzakslagschip)	3	—	—
MONITOR (kustverdedigingsvaartuig)	—	3	—
ZWARE KRUISER	2	15	7
LICHTE KRUISER	6	49	11
TORPEDOBOOT-JAGER EN TORPEDOBOOT	38	230	81
MIJNENKRUISER EN MIJNENLEGGER	—	7	4
MIJNENZOEKBOOT EN MIJNENVEGER	72	46	16
ESCORTEVAARTUIG	10	55	8
TORPEDOMOTORBOOT ENZ.	25	44	50
ONDERZEEBOOT	57	62	79

Boven: uit dit overzicht blijkt heel duidelijk dat Duitsland bij het uitbreken van de oorlog maritiem niet was opgewassen tegen de geallieerden.

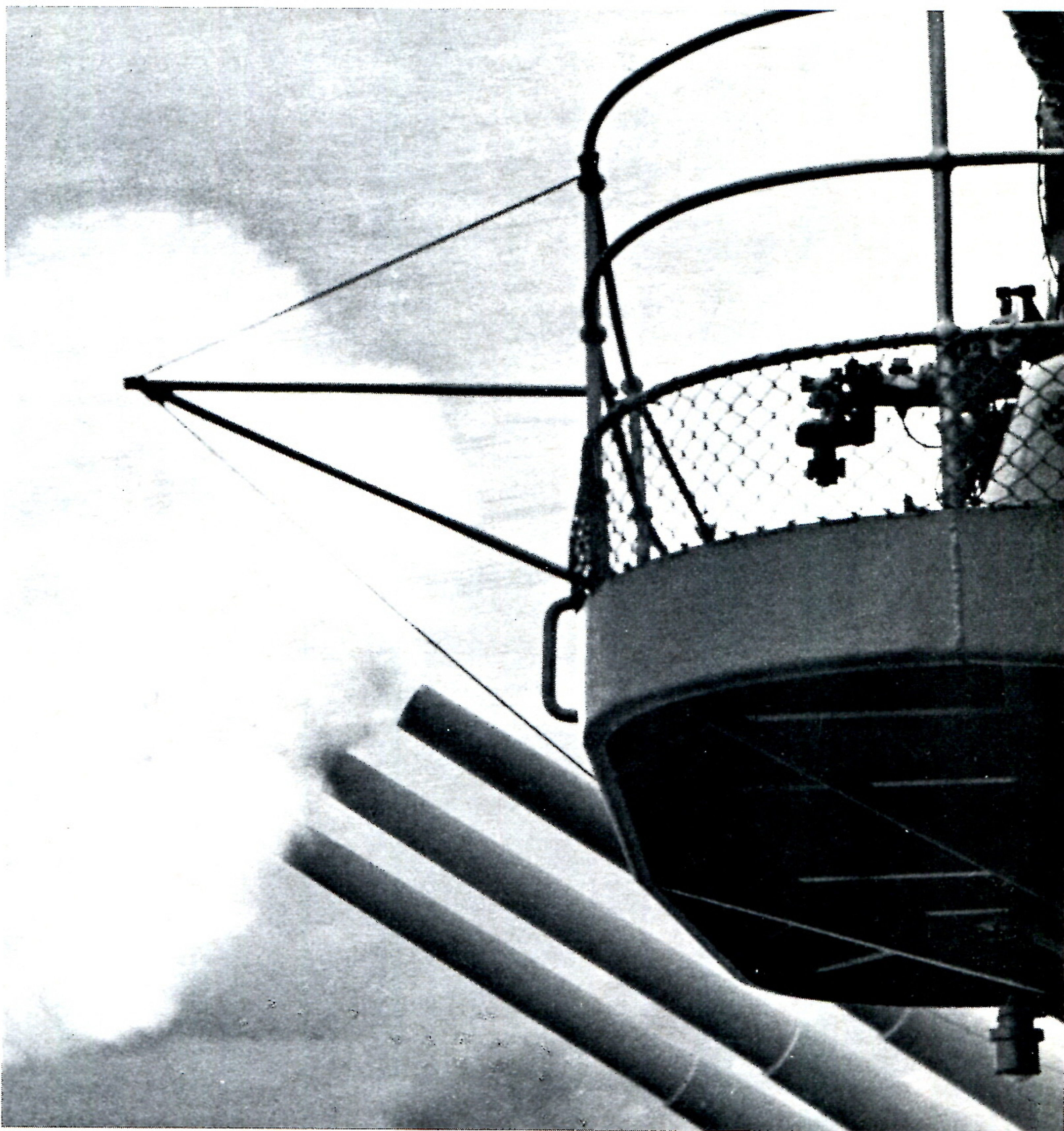
Linkerpagina: het eerste zware schip dat de Duitsers na de Eerste Wereldoorlog bouwden, was de 'Deutschland', die op 19 mei 1931 in Kiel van stapel liep. Het vrij kleine schip was ongewoon zwaar bewapend.

Rechtsboven: een salvo van de kanons van de 'Deutschland', die volgens de verdragen uit die tijd geen zwaarder kaliber mochten hebben dan 28 cm.

Duitsland kon nu direct starten met de bouw van een groot aantal typen oorlogsschepen. Begonnen werd met de bouw van twee slagschepen, drie zware kruisers, zestien torpedobootjagers en achtentwintig onderzeeboten met daarnaast nog andere typen als mijnenvegers, escorteschepen, TM-boten, hulpschepen, enzovoort.

Tot 1938 had de Duitse marine in haar strategische plannen nooit rekening gehouden met de kans op een oorlog met Engeland. Pas in de herfst van dat jaar ging de marinestaf voor het eerst met deze mogelijkheid rekenen. Voor de opbouw van de vloot werd het zogenaamde Plan Z gekozen. Het voorzag in een vloot van tien slagschepen, twaalf pantser-

pen ('Scharnhorst' en 'Gneisenau' van elk 31.700 ton), terwijl de 'Bismarck' en de 'Tirpitz' (elk 41.700) ton in aanbouw waren, drie pantserschepen van 11.700 tot 12.100 ton ('Deutschland', 'Admiral Scheer' en 'Admiral Graf Spee'), twee zware kruisers ('Admiral Hipper' en 'Blücher') en drie in aanbouw, zes lichte kruisers, tweeëntwintig torpedobootjagers, zestien torpedoboten, tien escortevaartuigen, zevenenvijftig onderzeeboten, tweeëndertig mijnenzoekboten, veertig snelle mijnenvegers en vijfentwintig TM-boten met de nodige omlijsting. Bij de oorlogsverklaring van Engeland en Frankrijk was de Duitse marine volkomen onvoorbereid voor haar taak. De strategische plannen



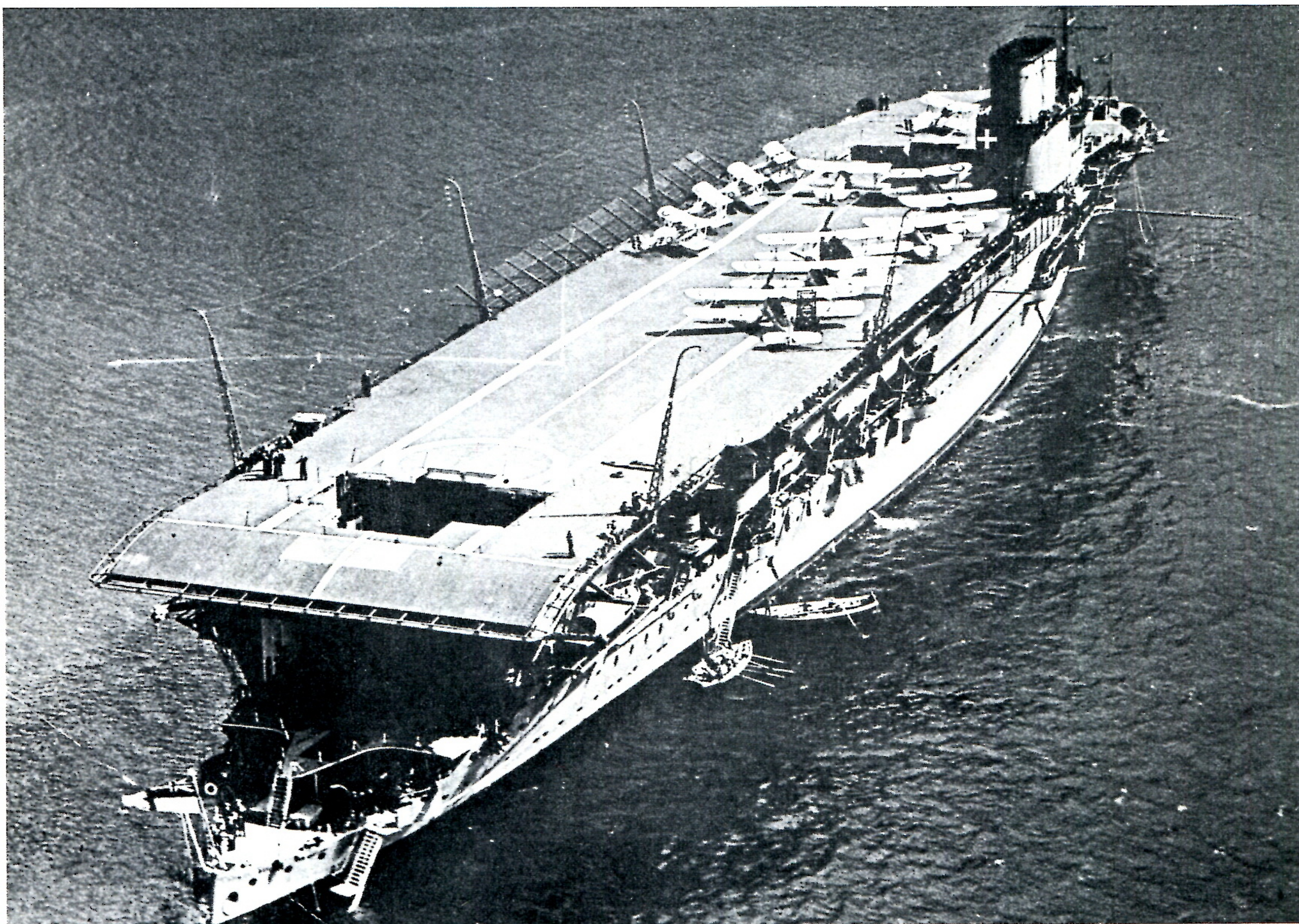
schepen van 20.000 ton, drie van 10.000 ton, vier vliegkampschepen van 12.000 en 20.000 ton, vijf zware kruisers van 10.000 ton, zestien lichte van 8.000 ton en zes van 6.000 ton, tweeëntwintig verkenningskruisers van 5.000 ton, achtenzestig torpedobootjagers, negentig torpedoboten, zevenentwintig oceaangaande en tweehonderdtweeëntwintig kleinere typen onderzeeboten. Hierbij kwamen dan nog circa driehonderd hulpschepen. Eind 1948 zou deze vloot gereed zijn. Bij de opstelling van dit plan had Hitler de verzekering gegeven dat hij niet van plan was zijn vloot vóór 1946 voor zijn politieke doeleinden te gebruiken. Toen op 3 september 1939 de Tweede Wereldoorlog uitbrak, telde de vloot twee slagsche-

pen: (1) handelsoorlog met onderzeeboten; (2) oorlogvoering op de oceanen met pantserschepen ter bestrijding van vijandelijke konvooien; (3) de vorming van een reserve van zware schepen in de thuiswateren om strijdkrachten van de tegenstander te binden en deze aan de konvooibeveiliging te onttrekken. Opperbevelhebber van de Duitse vloot was sinds 1 oktober 1928 admiraal (later *General-Admiral* en tenslotte *Gross-admiral*) dr. H. C. Erich Raeder, een volkomen integere en capabele figuur. Toen Hitler hem op de dag van de oorlogsverklaring vroeg wat de marine zou kunnen doen, antwoordde hij: 'De marine zal slechts dapper kunnen sterven.'

ENGELSE EN FRANSE
VLOOTPOLITIEK NA 1919

TONNAGES IN DE WEEGSCHAAL

L. L. VON MÜNCHING



Fotoarchief Spaarnestad

Aan de Engelse oppermacht ter zee was in de Eerste Wereldoorlog een einde gekomen. Duitsland, in 1914 de voornaamste mededinger, was verdwenen, maar er kwamen twee andere concurrenten voor in de plaats: de Verenigde Staten en Japan. Bij het Vlootverdrag van Washington (1922) moest Engeland pariteit toestaan aan de VS, met Japan op de tweede plaats. Ondanks de Amerikaanse pariteit op papier handhaafde Engeland in het Europese gebied zijn regionale overmacht. Engeland en de VS behielden elk een overwicht op Japan; twee Europese concurrenten in het Middellandse Zee-gebied, Italië en Frankrijk, hielden elkaar in evenwicht. Behalve het hierboven genoemde Vlootver-

drag van Washington waren er nog enkele facetten die hun stempel drukten op de periode tussen beide wereldoorlogen. Op de eerste plaats had nóch de Britse admiraliteit, nóch de Britse marine voldoende aandacht geschonken aan de bijna geslaagde Duitse aanval op de geallieerde zeeverbindingen. Eeuwen achtereen was het kanon in een zeeoorlog het beslissende wapen geweest en de slag bij Jutland (1916) werd elk jaar opnieuw uitgevochten, nu op de marinestafscholen. Ook de vlootmanoeuvres stonden nog steeds in het teken van de 'final gun battle'. Een tweede facet dat zijn invloed deed gelden was de lange strijd om het beheer van de *Fleet Air Arm*, het Britse marineluchtwapen.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen de marineluchtvaart nog in de kinderschoenen stond, ressorteerde deze dienst onder de admiraliteit. Maar in april 1918 werden, op advies van een commissie onder voorzitterschap van generaal Smuts, de *Royal Naval Air Service* en het *Royal Flying Corps* samengesmolten tot een derde strijdmachtonderdeel, de *Royal Air Force*. De marine verloor al haar vliegtuigen. Daarna ontstond een lange strijd, die pas in 1937 door de marine werd gewonnen: ze kreeg het wapen terug. In 1927 werden in Genève internationale besprekingen gehouden over mogelijke ontwapening en reductie van de omvang van de vloot, doch deze leverden geen resultaat op.

Daarop kwam Engeland met het voorstel de onderzeebootoorlog bij internationale overeenkomst te verbieden, maar daar was Frankrijk weer fel tegen gekant. Drie jaar daarna werd in Londen opnieuw een vlootconferentie gehouden. Ditmaal kwam na veel onderhandelen tenslotte een akkoord tot stand om de bouw van slagschepen niet te hervatten vóór 1937. Japan echter weigerde zich hiertoe te binden en besloot zich zo nodig terug te trekken. Aangezien dit land de 5:5:3-formule van het Vlootverdrag van Washington steeds als een grote onbillijkheid had beschouwd, lag die terugtrekking voor de hand. Japan droomde van een groot rijk in Oost-Azië en de Pacific en de plannen hiervoor vroegen om een grote vloot.

In de jaren dertig had een reeks gebeurtenissen plaats die ertoe leidden dat Engeland de opbouw van zijn maritieme verdediging versnelde. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog omvatte de Britse vloot (met inbegrip van de schepen van de *dominions*): twaalf slagschepen en drie slagkruisers met een gezamenlijke tonnage van 473.700 ton, plus vijf van zulke schepen in aanbouw; zeven vliegkampschepen (137.950 ton) en zes in aanbouw; vierenzestig zware en lichte kruisers (459.785 ton) en negentien in aanbouw; één mijnenlegger en vier in aanbouw; honderdachtenzeventig torpedobootjagers en acht in aanbouw; tweeënzestig onderzeeboten, vijfenvijftig escorteschepen en drieëntwintig in aanbouw; tweeënveertig mijnenvegers en tien in aanbouw en al het daarbij behorende kleinere materieel plus hulpsche-

Linkerpagina: vliegkampschepen zouden in de Tweede Wereldoorlog een grote rol spelen in de zeeoorlog. Dit is de Britse 'Courageous' in volle zee.

Rechts: de Franse marine had in 1939 één vliegkampschip in dienst. Het was de hier afgebeelde 'Bearn'.

Rechtsboven: een deel van de Britse 'Home Fleet' in Het Kanaal. Op de voorgrond de kruiser 'Newcastle.'

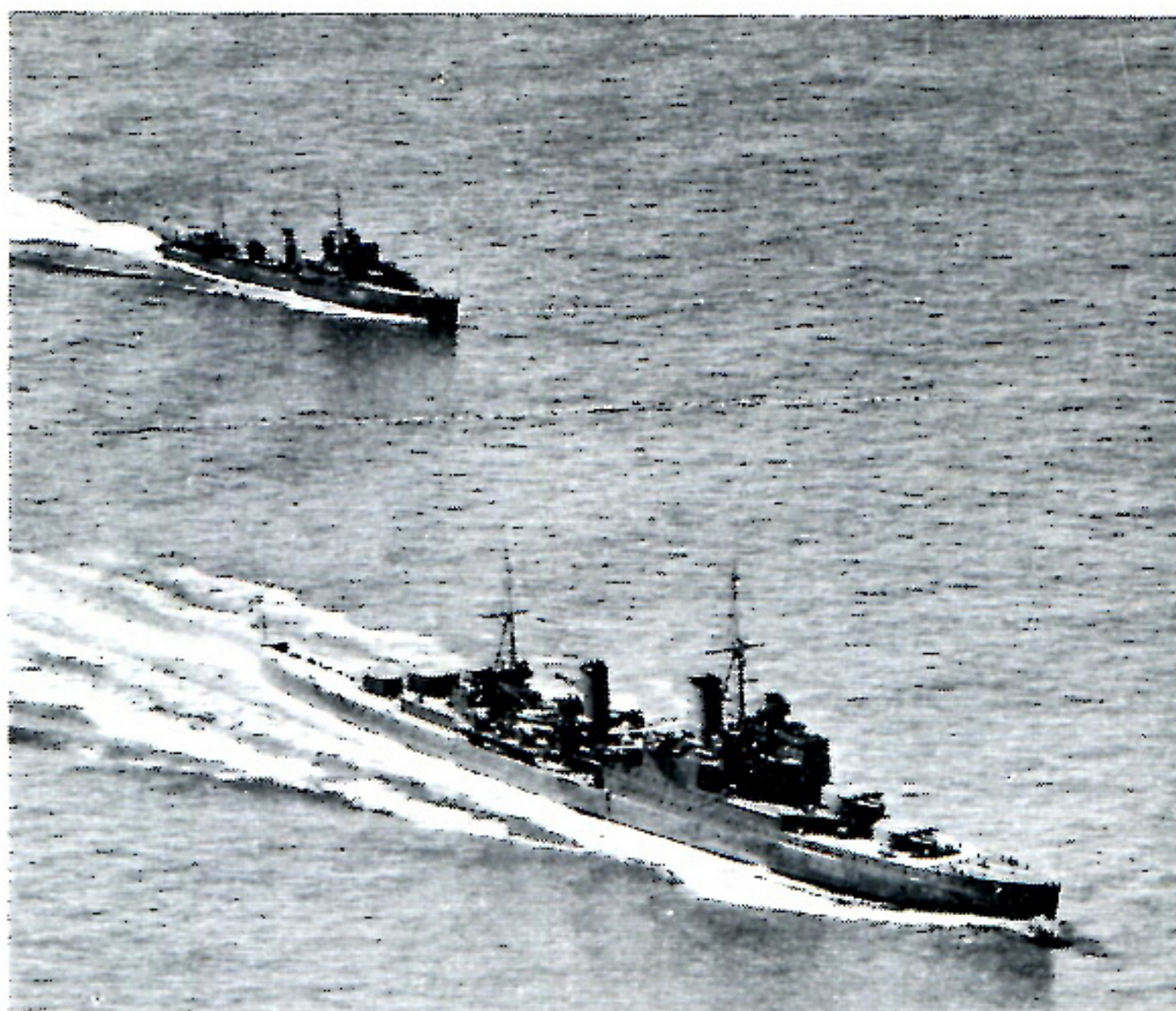
Onder rechts: het grootste oorlogsschip ter wereld was aan het einde van de jaren dertig de Britse kruiser 'Hood'.

Onder links: een Engelse torpedobootjager, een van de honderdachtenzeventig waarmee de Britten de oorlog ingingen.

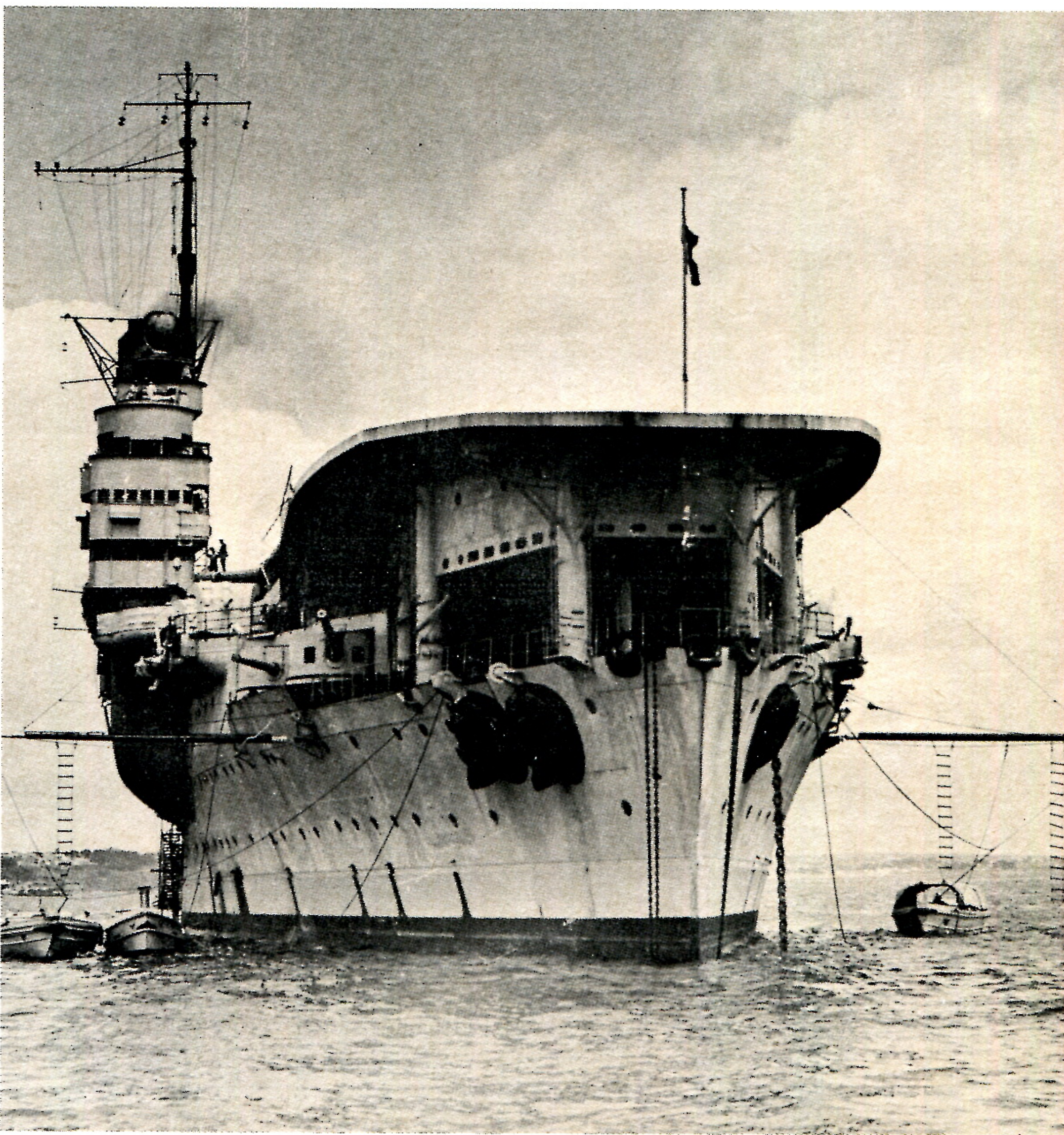
pen. De personeelssterkte was 133.000 man. De Franse marine, die bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog 690.000 ton gevechtsschepen in dienst had en 257.000 ton in aanbouw, had in 1922, ten tijde van het Vlootverdrag van Washington, nog slechts 485.000 ton in dienst en 25.000 ton in aanbouw. De marines van alle andere geallieerde mogendheden waren groter en moderner uit de oorlog te voorschijn gekomen, doch de Franse marine had 40% van haar omvang ingeboet. Door de jaren heen leed de marine onder het feit dat er geen wet bestond waarin de sterkte van de gevechtsvloot was vastgesteld en die het mogelijk maakte de vloot jaarlijks uit te breiden met bepaalde aantallen schepen en zo

een harmonisch samengestelde vloot te krijgen. De marine was nu genoodzaakt jaarlijks met een programma te komen, dat elk jaar opnieuw bloot stond aan aanvallen in het parlement. Ondanks dit foutieve systeem slaagde de marine er toch in gedurende zestien jaarlijkse programma's voor gevechtsschepen en tien aanvullende voor hulpschepen de vloot uit te breiden met 705.000 ton gevechtsschepen en honderdzesentwintig hulpvaartuigen. Wél was een deel van de schepen bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog nog niet gereed, maar toch naderde de Franse vloot in 1939 de sterkte die door haarzelf als minimum werd beschouwd.

Op de vlootconferentie van Londen (1930)



Associated Press



Trampus



Keystone



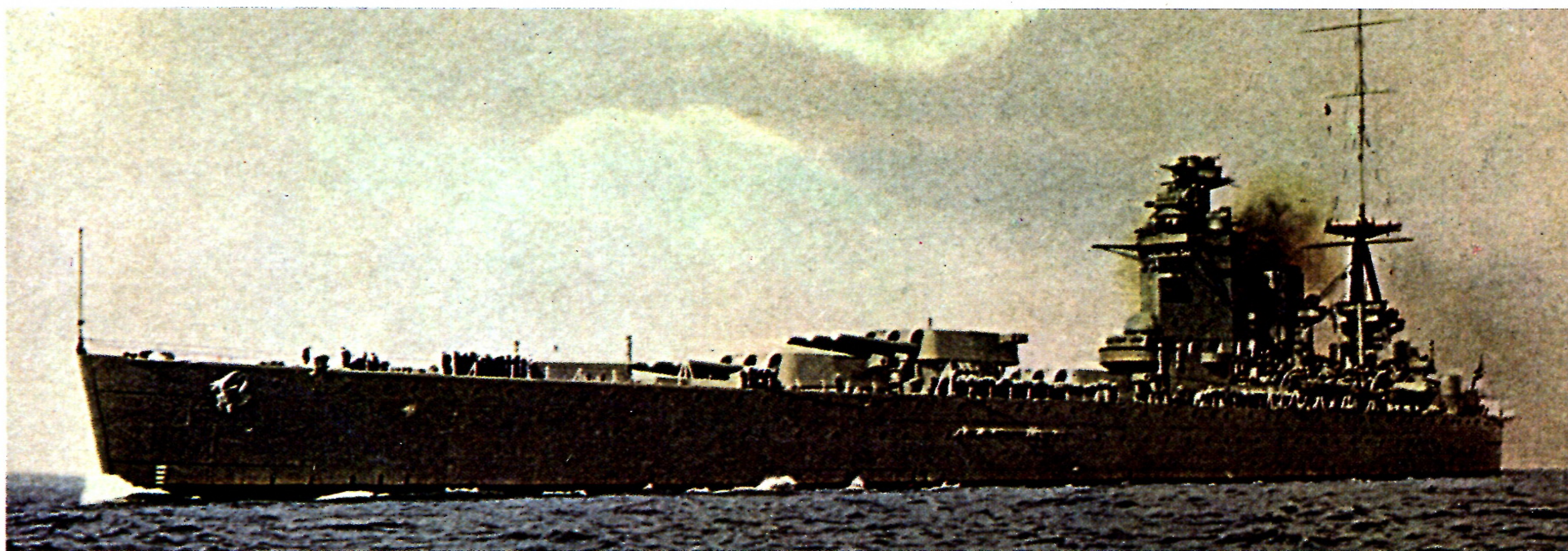
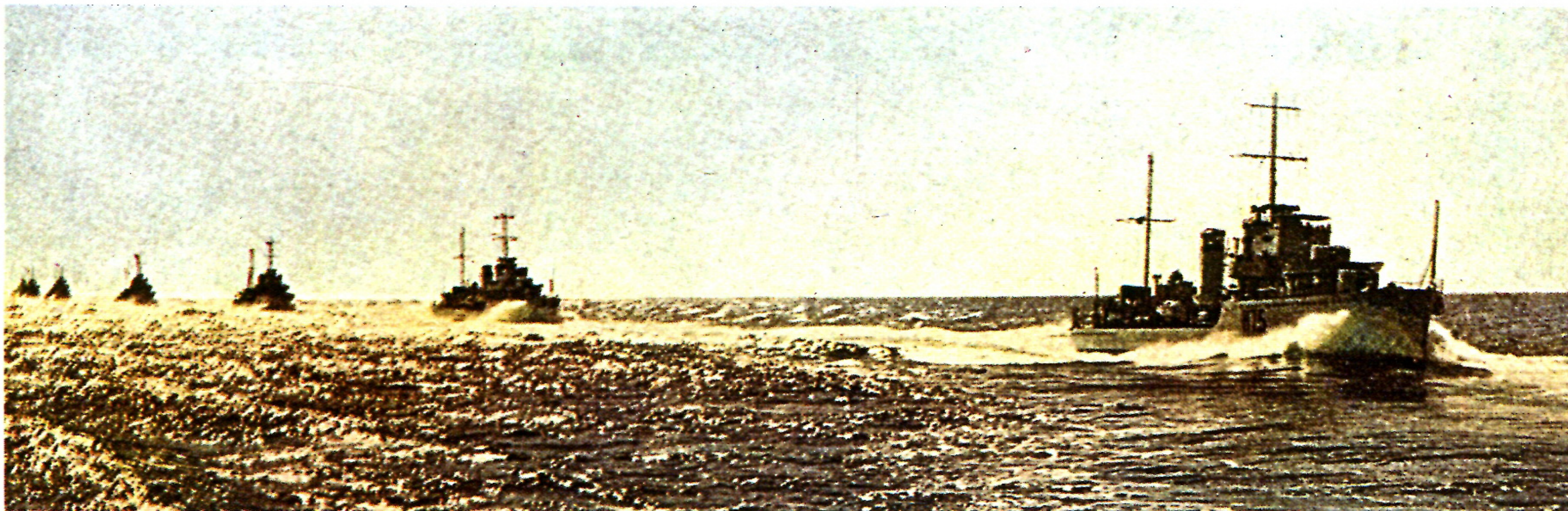
Fotoarchief Spaarnestad

trachtten de Amerikaanse vertegenwoordigers voor alle maritieme mogelijkheden cijfers vast te stellen voor alle scheepscategorieën, doch deze pogingen faalden. Op de ontwapeningsconferentie van Genève (1932) werd al evenmin succes geboekt. Het uiteindelijk resultaat was dat de Volkenbond zich verder niet meer met de bewapening bezig hield.

In 1934 kondigde Japan aan dat het de bepalingen van het Vlootverdrag van Washington niet wenste te verlengen en Frankrijk maakte bekend dat het onder geen enkele voorwaarde pariteit met de Italiaanse marine zou accepteren. Hoewel Frankrijk had gehoopt dat er een nieuwe maritieme conferentie zou komen, waarbij ook rekening zou worden ge-

niet te overschrijden en hun aanbouwprogramma's bekend te maken. Onmiddellijk nadat Duitsland de bouw van grotere oorlogsschepen had hervat, bestelde Frankrijk twee slagschepen van elk 26.000 ton. Toen ook Duitsland slagschepen van deze grootte bestelde, gaf de Franse marine opdracht voor de bouw van enige slagschepen van 35.000 ton. Aan de bouw van nieuwe lichte kruisers, grote en zeer snelle torpedobootjagers en onderzeeboten had de Franse marine al veel aandacht besteed en zij ging hiermee voort. Vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bedroeg de Franse marinebegroting 21% van de defensiebegroting. In september 1939 bestond de Franse vloot uit:

aanbouw; negenenzeventig onderzeeboten en eenentwintig in aanbouw; twee grote mijnenleggers en acht escorteschepen. Daarnaast kwamen nog het kleinere materieel en de hulpschepen. De personeelssterkte bedroeg 82.400 man. Een groot gemis bij de vloot was het ontbreken van een effectieve marine-luchtvaartdienst. Opperbevelhebber van de Franse vloot was admiraal François Darlan. In geval van een oorlog tussen Engeland en Frankrijk en de asmogendheden was bepaald dat Engeland de verantwoording op zich zou nemen voor de Atlantische Oceaan en de Noordzee, ook al zou de Franse marine een belangrijke bijdrage leveren bij het escorteren van konvooien op de zuidelijke Atlanti-



houden met de Duitse belangen, nam de Britse regering het initiatief door rechtstreeks met Duitsland te onderhandelen, hetgeen leidde tot het Brits-Duitse vlootverdrag van 1935. De vlootconferentie te Londen van 1936 was evenmin een succes: Japan wenste geen enkele beperking meer, Duitsland en Rusland waren in het geheel niet vertegenwoordigd en Italië wilde niet onderhandelen met mogendheden die sancties hadden toegepast na de veldtocht in Abessinië. Dus bleef er voor Engeland, de Verenigde Staten en Frankrijk niet veel anders over dan de tonnage en het maximum-geschutkaliber voor de verschillende categorieën oorlogsschepen vast te stellen. De drie landen verplichtten zich deze cijfers

Boven: een zestal Britse torpedobootjagers in kiellinie in de Middellandse Zee.

Onder: een van de zwaarste slagschepen van de Britse marine, de 'Nelson'.

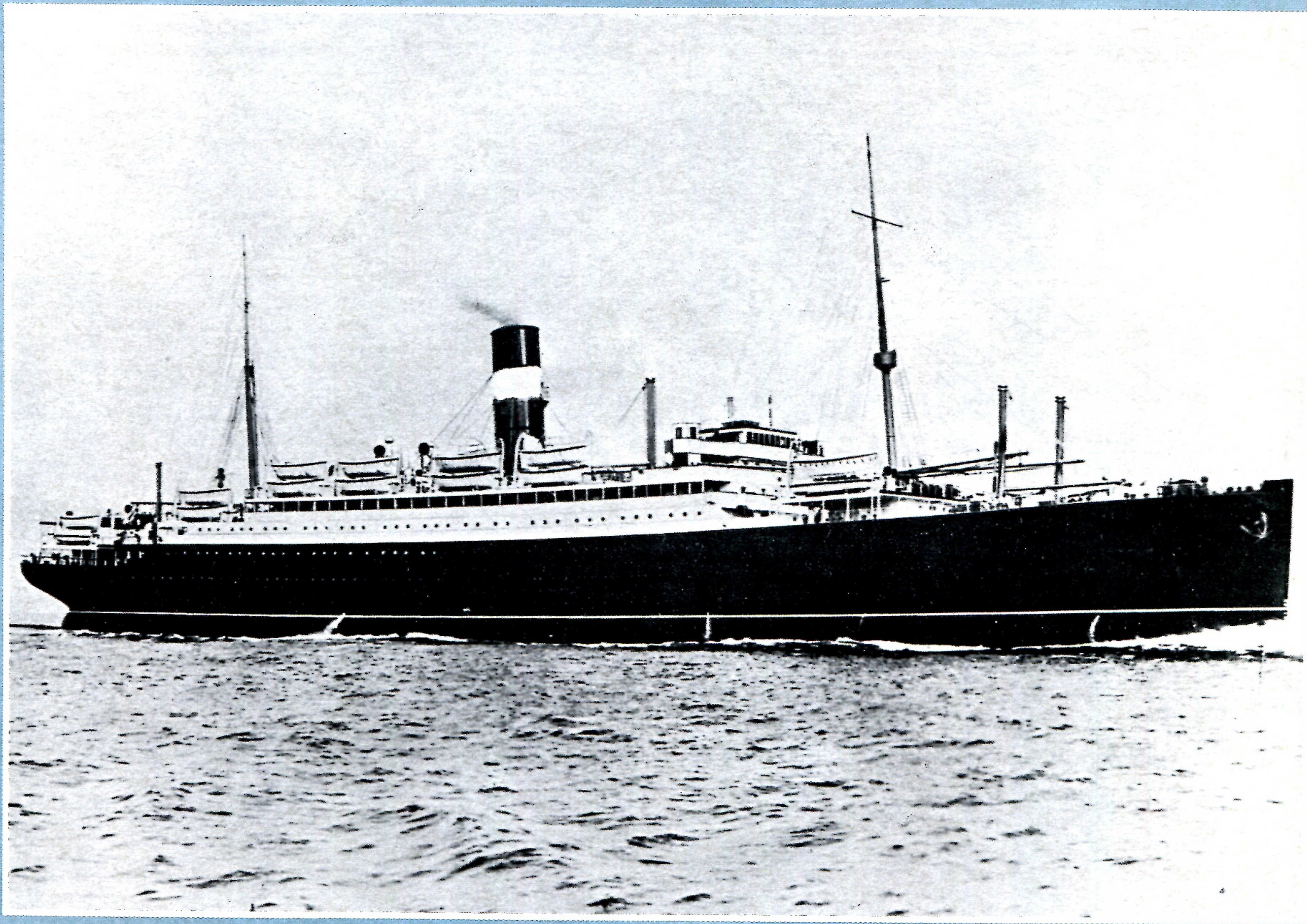
twee moderne en vijf oudere slagschepen met een totaal tonnage van 163.945 ton en vier slagschepen van 35.000 ton in aanbouw; één vliegkampschip van 22.146 ton en twee van 36.000 ton in aanbouw; één vliegtuigmoederschip van 10.000 ton; zeven zware en elf lichte kruisers met een totaal tonnage van 154.502 ton en drie lichte kruisers in aanbouw; eenenzestig torpedobootjagers met een gezamenlijke tonnage van 116.455 ton en twaalf in aanbouw; twintig torpedoboten en veertien in

sche Oceaan en de jacht op vijandelijke bovenwaterschepen. In de Middellandse Zee zou Frankrijk het westelijke deel voor zijn rekening nemen en Engeland de oostelijke helft. Voorts zou een Franse vlootformatie naar Alexandrië worden gezonden om zich onder de bevelen te plaatsen van de Britse admiraal. Voor het geval Japan zich aan de zijde van de asmogendheden zou scharen, was bepaald dat Engeland een harmonisch samengestelde vloot zou formeren en de beveiliging van de Middellandse Zee aan de Franse marine zou overlaten. Men rekende erop dat deze Britse vloot binnen negentig dagen te Singapore kon worden geconcentreerd.

3 SEPTEMBER 1939:
DE ONDERGANG VAN DE 'ATHENIA'

DE BLUNDER VAN DE U-30

DRS. P. R. A. VAN IDDEKINGE



Het Britse passagiersschip 'Athenia', dat
op 3 september 1939 werd
getorpedeerd door de 'U-30' zonder tevoren
ook maar gewaarschuwd te zijn.

Zondag 3 september 1939, 18.00 uur. Aan het eind van Englands eerste oorlogsmiddag houdt koning George VI een radiotoespraak. Veel luisteraars vinden het vaak wat pijnlijk hun koning aan te moeten horen: hij heeft een moeilijk te verbergen spraakgebrek, oratorische gaven zijn hem ontzegd. Weinigen zal het ditmaal hinderen; de woorden die in duizenden Britse huiskamers worden opgevangen zijn er te ernstig en te oprecht voor: *'There may be dark days ahead, and war can no longer be confined to the battlefield. But we can only do the right as we see the right, and reverently commit our cause to God. (...) May He bless and keep us all.'*

Op het moment dat het volkslied de toespraak inleidt en de BBC-omroeper aankondigt: *'His Majesty the King'*, gaat Winston Churchill op Whitehall het admiraliteitsgebouw binnen. Voor de tweede maal in achttwintig jaar is hij, tot zijn niet geringe voldoening, benoemd tot *First Lord of the Admiralty*. *'Winston is back!'* heeft de admiraliteit opgetogen aan alle eenheden van de vloot geseind. 's Middags heeft Churchill anderhalf uur geslapen — een gewoonte waarvan hij ook op deze dramatische dag niet is afgeweken. Die avond houdt hij besprekingen met de marinebevelhebbers en de verschillende afdelingshoofden van zijn departement. De oorlog ter zee is begonnen.

Oberleutnant zur See Fritz Julius Lemp is commandant van de Duitse onderzeeboot 'U-30'. Als de avond valt, bevindt zijn schip zich ongeveer 200 mijl ten westen van de Hebriden. Lemp staat in de commandotoren en tuurt het zeeoppervlak af. 's Middags om ongeveer vier uur heeft zijn radiotelegrafist hem een belangrijk bericht van de bevelhebber van het Duitse onderzeebootwapen, Dönitz, overhandigd: Duitsland is in oorlog met Engeland en Frankrijk, de Haagse conventie moet strikt in acht worden genomen, maar tegen geallieerde marine-eenheden, bewapende koopvaardischepen (hulpkruisers) en troepentransportschepen moeten de Duitse onderzeeboten onverwijld offensief optreden. Lemp bevindt zich inmiddels in het hem toegewezen doelgebied, een vak van 200 zij 180 zeemijlen. Op een oostelijke koers patrouilleert de 'U-30' aan de oppervlakte.

Plotseling ziet Lemp tot zijn opwindning op tien graden over stuurboord in de schemering het silhouet van een groot schip dat, onverlicht, met vrij grote snelheid nadert. Lemp neemt geen risico's en geeft order onder water te gaan. Door de periscoop blijft hij de bewegingen van het onbekende schip volgen. Vervolgens laat hij de 'U-30' in positie brengen om vier torpedo's te lanceren. De eerste twee missen hun doel, de derde blijft in de lanceerbuis steken, maar de vierde treft het schip en explodeert ter hoogte van de machinekamer. Ongeveer een half uur blijft de 'U-30' nog onder water, terwijl de bemanning met veel moeite de achtergebleven torpedo verwijdt. Dan komt de onderzeeboot weer aan de oppervlakte en krijgt Lemp gelegenheid te zien wat hij heeft aangericht. Het getroffen schip maakt al zware slagzij, reddingboten zijn uitgezet, de opvarenden gaan van boord. Het resultaat vervult Lemp met trots: vrijwel zeker is hij de eerste Duitse onderzee-

bootcommandant die in dit vroege stadium van de oorlog voor zo'n succesvolle actie mag tekenen. Maar zijn voldoening is van korte duur. Terwijl hij nog staat te kijken, brengt een bemanningslid hem een SOS-boodschap die de radiotelegrafist heeft opgevangen van het zinkende schip: *'Athenia getorpedeerd 56°52' NBr, 14°05' WL'* Dan weet Lemp dat hij een grove blunder heeft begaan.

De 'Athenia' is een zestien jaar oud, 13.581 ton metend passagiersschip, geregistreerd in Glasgow en eigendom van de *Donaldson Atlantic Line*, een maatschappij die samenwerking met de *Cunard White Star Line* de vaste lijndiensten op Amerika onderhoudt. Vrijdag is het schip uit Glasgow vertrokken, zaterdag

heeft het Liverpool aangedaan en de eerstvolgende bestemming is Montreal. Aan boord bevinden zich 420 passagiers, voor het merendeel vrouwen en kinderen die met het oog op de dreigende politieke situatie Europa hebben verlaten, en 315 bemanningsleden; van de opvarenden zijn er 143 Amerikaans onderdaan. Gezagvoerder is kapitein James Cook; tijdens de Eerste Wereldoorlog diende hij bij de Britse marine op een onderzeebootjager. De explosie van de torpedo in ruim 5 vindt plaats om 19.39 uur. Een gelukkige omstandigheid is dat de 'Athenia' zeer langzaam zinkt. De overlevende passagiers en bemanningsleden hebben voldoende gelegenheid ordelijk in de reddingboten te gaan. Pas tegen



Boven: officieren van de 'Athenia' kijken vanaf een van de te hulp geschoten schepen naar de laatste ogenblikken van hun zestien jaar oude schip.



Links: elf uur nadat de vierde torpedo van de 'U-30' ter hoogte van de machinekamer explodeerde, verdween de 'Athenia' voorgoed in de golven.

Linksonder: een deel van de geredde passagiers werd aan boord genomen van de Noorse tanker 'Knute Nelson', die ze hier ontscheept.



Onder: overmand door emoties na haar terugkeer in New York zakt een van de vrouwelijke passagiers van de 'Athenia' ineen in de armen van haar geschokte familieleden.

de ochtend verdwijnt het schip in de golven. Een Noors schip, een Zweeds jacht, twee Britse torpedojagers en nog enige schepen hebben de noodseinen van de 'Athenia' opgevangen en zijn spoedig ter plaatse om de overlevenden aan boord te nemen. Bij definitieve telling blijkt dat 112 mensen bij de ramp zijn omgekomen: 93 passagiers en 19 leden van de bemanning; 28 slachtoffers hebben de Amerikaanse nationaliteit.

Nog diezelfde zondagavond is de Britse admiraliteit van het gebeurde op de hoogte. De volgende dag, 4 september, legt Churchill in het Lagerhuis een verklaring af waarin hij het Duitse optreden scherp veroordeelt als

de Verenigde Staten, betrokken. Veel Duitsers herinneren zich met bezorgdheid de alarmerende opschudding na het tot zinken brengen van de 'Lusitania' in 1915; daarbij waren óók Amerikanen omgekomen, en wie zou met zekerheid durven beweren dat dit toch niet een rol had gespeeld bij de Amerikaanse beslissing, twee jaar later, zich in de Eerste Wereldoorlog te mengen? Het Duitse opperbevel haast zich die vierde september dan ook een communiqué uit te geven waarin wordt verklaard dat zich op het moment van de ramp in het betrokken zeegebied geen Duitse onderzeeboten bevonden en dat de torpedo waarschijnlijk werd gelanceerd door een Britse onderzeeboot, teneinde de Amerikaan-

se neutraliteit in anti-Duitse richting te provoceren. Eind oktober zal Goebbels deze mythe nog wat aandikken door in de *Völkischer Beobachter* te laten publiceren dat, Churchill persoonlijk een helse machine aan boord van de 'Athenia' heeft doenaanbrengen!

Groot is de verontwaardiging in de Verenigde Staten. Maandagmiddag komt in het Witte Huis het kabinet van de president bijeen; besproken wordt onder meer de suggestie om aan Amerikaanse schepen op de Atlantische Oceaan gewapend escorte mee te geven. Dat is stellig ook het verlangen van de ruim honderd Amerikanen die de ramp van de 'Athenia' hebben overleefd. Na hun redding



Fotoarchief Spaarnestad

Boven: John F. Kennedy, zoon van de Amerikaanse ambassadeur in Londen en later president van de V.S., bezocht in Glasgow de Amerikaanse overlevenden van de 'Athenia', maar slaagde er niet in de gemoederen te bedaren.

Rechtsboven: de bevelhebber van het Duitse onderzeebootwapen, Dönitz (hier met een teruggekeerde U-Boot-bemanning), was door de actie van luitenant Lemp danig in verlegenheid gebracht — en met hem het gehele Duitse opperbevel.

Rechts: er ging een golf van opluchting door de Britse marine toen op 3 september 1939 Winston Churchill opnieuw werd benoemd tot 'First Lord of the Admiralty'. Op de kruiser 'Exeter' werd hem een groots welkom bereid.

een onmenselijke schending van het oorlogsrecht. Ingevolge de internationaal (ook door Duitsland) overeengekomen regels met betrekking tot koopvaardischepen in oorlogstijd had de Duitse onderzeebootcommandant eerst een duidelijke waarschuwing behoren te geven en alvorens tot actie over te gaan de veiligheid van de opvarenden moeten garanderen. Aan geen van beide voorwaarden was voldaan.

Ook in Duitsland beseft men hoe netelig de situatie is; niet alleen heeft Lemp gehandeld in strijd met het uitdrukkelijke consigne dat koopvaardischepen ongemoeid moeten worden gelaten, maar bovendien zijn bij het incident burgers van een neutrale mogendheid,

Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie



worden zij op dinsdag 5 september voorlopig in Glasgow ondergebracht. Bezorgd vragen zij zich af wanneer ze eindelijk naar huis kunnen gaan, maar in eerste instantie weigeren ze te vertrekken als niet voor een konvooi wordt gezorgd. De Amerikaanse ambassadeur in Londen, Joseph Kennedy, is kennelijk niet in de gelegenheid zelf naar Glasgow te gaan om er zijn nerveuze landgenoten een hart onder de riem te steken. Hij stuurt zijn zoon, de eenentwintigjarige John Fitzgerald Kennedy, die juist in Engeland is om de laatste hand te leggen aan een boek over de gebrekkige Britse oorlogsvoorbereidingen. John F. Kennedy bezoekt Glasgow op 7 september. Het is het eerste officiële optreden van een latere president van de Verenigde Staten; een overweldigend succes is het niet. De overlevenden van de 'Athenia' belooft hij een zo spoedig mogelijke thuisreis op Amerikaanse schepen, maar die toezegging maakt weinig indruk. De sfeer is gespannen, de stemming bijna vijandig. Amerika heeft juist negentig torpedojagers in dienst gesteld, waarom komen die ons niet veilig terughalen? Zijn wij niet een escorte waard? John F. belooft met zijn vader erover te zullen spreken; de gemoederen weet hij niet tot bedaren te brengen.

Op 19 september vertrekken de Amerikanen uit Glasgow — zonder escorte. Wel reizen ze met een Amerikaans schip. 's Nachts voert het alle verlichting die maar beschikbaar is; van het topje van de mast wappert de Amerikaanse vlag, beschenen door schijnwerpers. Een lichtend stukje neutraliteit verlaat Europa — 'There may be dark days ahead.'

SCHEEPSVERLIEZEN
IN DE EERSTE MAANDEN
VAN DE OORLOG

Nederlandse scheepsverliezen

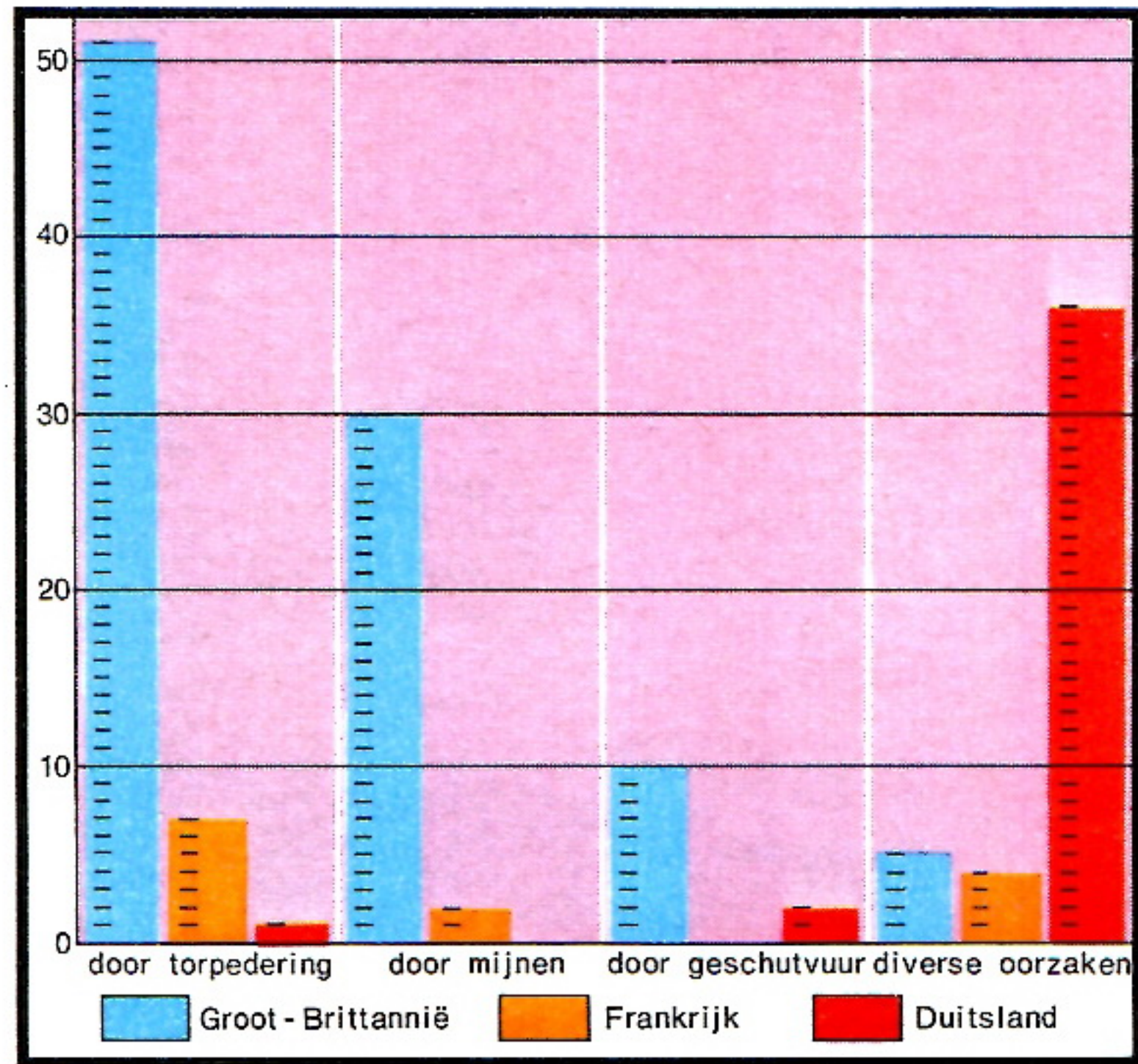
De plaatsen waar tussen het uitbreken van de oorlog op 3 september 1939 en de Duitse inval in Nederland op 10 mei 1940 Nederlandse koopvaardij schepen ten gevolge van oorlogshandelingen verloren gingen, bleven in hoofd-

zaak beperkt tot de Noordzee, Het Kanaal en de *Western Approaches*, de westelijke aanlooproutes tot die twee zeegebieden. De meeste schepen werden het slachtoffer van Duitse of Engelse mijnen (de eerste vaak van het nieuwe, magnetische type) en van het Duitse onderzeebootwapen. Uit de plaatsen waar de torpederingen plaatsvonden, valt af te leiden dat de Duitsers in deze periode vooral werkten met de kleinere typen, die in de voorgaande jaren waren gebouwd en niet

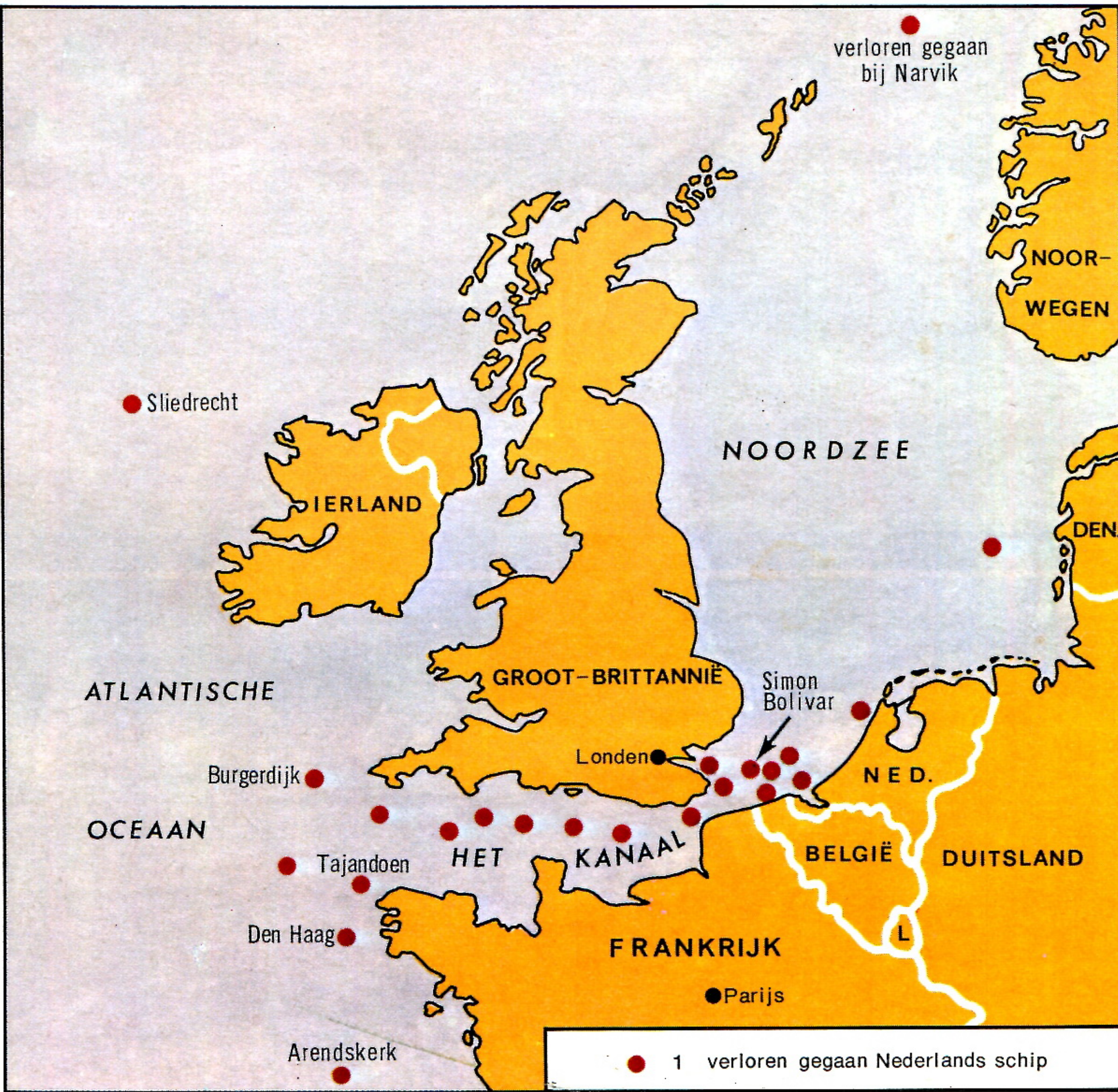
met onderzeeboten die geschikt waren voor gebruik op de oceanen. Van de 'Tara', die ten zuiden van Kaap Finisterre verloren ging, staat niet vast dat het schip getorpedeerd werd. Als dat gebeurde, geschiedde het in elk geval zonder waarschuwing.
T getorpedeerd door onderzeeboot
M op een mijn gelopen
Vl. door vliegtuig tot zinken gebracht
G door geschutvuur tot zinken gebracht
Expl. tot zinken gebracht

Datum	Naam	Slachtoffers	Oorzaak	Positie
9- 9-'39	Ms. Mark (1514)	—	M	56° 45' NB, 4° 4' OL
7-10-'39	Ms. Binnendijk (6873)	—	M	2,5 zeemijl van lichtschip 'Shambles'
16-11-'39	Ms. Sliedrecht (5133)	26	T	56° NB, 11° 10' WL
18-11-'39	Ms. Simon Bolivar (8309)	102	M	nabij lichtschip 'Sunk' (Oostkust Engeland)
27-11-'39	Ss. Spaarndam (8857)	5	M	nabij lichtschip 'Tongue' (Theemsmonding)
7-12-'39	Ms. Tajandoen (8159)	6	T	ca. 50 zeemijl ten noorden van Ouessant
10-12-'39	Ms. Immingham (398)	—	M	nabij Callantsoog
9- 1-'40	Ms. Truida (176)	—	M	51° 27' NB, 1° 50' WL
15- 1-'40	Ms. Arendskerk (7906)	—	T en G	46° 55' NB, 6° 34' WL (Golf van Biskaje)
29- 1-'40	Ms. Nora (298)	—	M	nabij Deal (ten noorden van Dover)
10- 2-'40	Ss. Burgerdijk (6853)	—	T	49° 45' NB, 6° 30' WL
15- 2-'40	Ms. Den Haag (8971)	26	T	48° 7' NB, 8° 26' WL
18- 2-'40	Ss. Ameland (4537)	—	T	51° 54' NB, 3° 1' OL
21- 2-'40	Ss. Tara (4760)	—	T	42° 49' NB, 10° 13' WL
2- 3-'40	Ms. Elziena (197)	2	Vl.	5 zeemijl van Coquet Island (Oostkust Engeland)
2- 3-'40	Ms. Rijnstroom (695)	12	T	51° 36' NB, 2° 54' OL
5- 3-'40	Ss. Grutto (920)	18	T	51° 41' NB, 2° 47' OL
6- 3-'40	Ss. Vecht (1965)	22	T	51° 45' NB, 3° 5' OL
11- 3-'40	Ss. Amor (2325)	—	M	51° 24' NB, 2° 9' OL
11- 3-'40	Ms. Eulota (6236)	—	T	48° 35' NB, 8° 22' WL
17- 3-'40	Ss. Sint Annaland (2248)	—	M	51° 24' NB, 2° 1' OL
12- 4-'40	Ms. Velocitas (197)	3	M	ca. 16 zeemijl ZO van lichtschip 'Kentish Knock
15- 4-'40	Ss. Bernisse (951)	—	Expl.	rede van Narvik

Geallieerde en Duitse scheepsverliezen



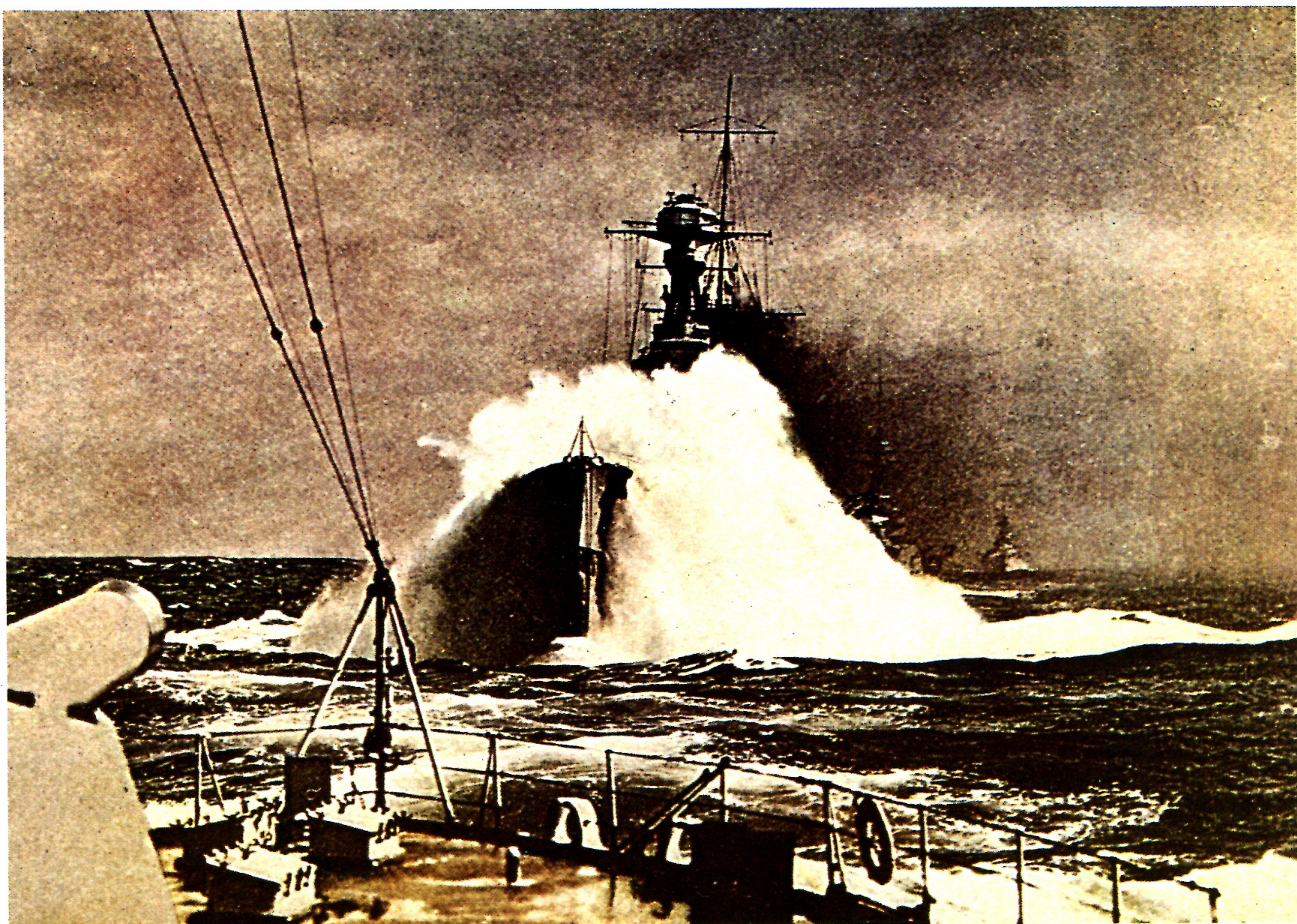
Van de zesennegentig schepen die Groot-Brittannië in de periode 3 september—31 december 1939 verloor (totaal tonnage 415.015 gross ton) vielen er niet minder dan eenenvijftig ten prooi aan het Duitse onderzeebootwapen. Ook de Fransen ondervonden de kracht van dit wapen; hun verlies van dertien schepen (totaal 70.858 BRT) bestond voor meer dan de helft (zeven) uit getorpedeerde vaartuigen. Daartegenover verloren de Duitsers, met een verlies van negenendertig schepen (214.822 BRT), er slechts één door de acties van onderzeeboten. Ze leden hun grootste verliezen door het zelf tot zinken brengen van schepen (vijftien) en doordat de tegenpartij ze buitmaakte (vijftien).



DE ONDERGANG VAN DE
'ROYAL OAK'

HUZARENSTUK IN SCAPA FLOW

DR. K. W. L. BEZEMER



Fotoarchief Spaarnestad

Boven: het slachtoffer. Een actiefoto tijdens oefeningen gemaakt van het Britse slagschip 'Royal Oak', dat in de nacht van 13 op 14 oktober 1939 met 833 van de opvarenden ten onder ging.

In de tweede oorlogsmaand trok het binnendringen in Scapa Flow van de 'U-47', een van de stoutmoedigste acties ooit door een onderzeeboot ondernomen, sterk de aandacht. Commandeur Dönitz, bevelhebber van de Duitse onderzeedienst, liep sinds het begin van de oorlog rond met het plan een onderzeebootaanval te wagen op Scapa Flow bij de Orkney Eilanden (tennoorden van Schotland), hoofdbasis van de Britse *Home Fleet*. Hij



Links: de dader. De Duitse onderzeeboot 'U-47', die onder commando van luitenant-ter-zee G. Prien op stoutmoedige wijze de Britse vlootbasis Scapa Flow binnendrong en er zijn slag sloeg.

besepte echter het hachelijke van zo'n onderneming, te meer omdat in de Eerste Wereldoorlog twee pogingen van deze aard waren mislukt. De toegangen tot Scapa Flow waren versperd met mijnen, netten en blokschepen. De gevaren voor een onderzeeboot werden verdubbeld door de zware tijdstromen in de wateren rond de Orkneys, die in de nauwe toegangen tot de Flow soms een sterkte van 10 zeemijl bereikten, dat wil zeggen belang-

rijk meer dan de onderwatersnelheid van de toenmalige onderzeeboten.

Nadat besloten was de aanval toch te wagen, werden nauwgezette voorbereidingen getroffen. De Duitse luchtmacht zag kans in september uitstekende opnamen te maken van de versperringen in de verschillende toegangen. Deze gegevens konden worden aangevuld met die van de 'U-16' over de bewaking, verlichtingen getijden. Besloten werd te trachten door de meest noordelijke van de oostelijke passages, Kirk Sont geheten, binnen te dringen. Ook deze Sont was weliswaar door blokschepen afgesloten, maar aan beide zijden van de versperring waren smalle openingen vrijgebleven. Dönitz wist overigens niet

een oceaanboot van het 750-tons-type. Vier dagen later was hij aangekomen in het zeegebied ten oosten van de Orkneys, waar hij zijn boot tijdens de daguren op de bodem van de zee legde. In de avond van 12 oktober liep de 'U-47' op de kust aan.

De Engelsen ontstaken al om tien uur hun kustlichten, zeer tot genoegen van Prien, die hierdoor nauwkeurig zijn positie kon bepalen. De volgende dag werd de boot op 90 m diepte opnieuw op de bodem gelegd, terwijl de bemanning rustte. 's Middags om vier uur werden allen gewekt en de laatste voorbereidingen getroffen, waaronder het aanbrengen van springladingen om de boot zelf zonodig tot zinken te kunnen brengen. Om kwart

grond, om even later met de achtersteven tegen de ankerketting van het daar liggende blokschip te worden gedrukt. Prien wist echter vrij te komen en met grote moeite zijn boot in de juiste koers te brengen. Tegen half één 's nachts was men in Scapa Flow!

De grote baai was in haar geheel te overzien, want het mocht dan donkere maan zijn, het noorderlicht straalde die avond in volle glans, zodat het 'akelig helder' was. Prien, steeds boven water blijvend, constateerde tot zijn teleurstelling dat de grote ankerplaats in het zuiden leeg was. Hij koerste daarop dicht onder de wal naar het noorden van de baai, waar hij enkele torpedobootjagers zag liggen en tevens enige schepen die hij voor de slagkruiser 'Repulse' en het slagschip 'Royal Oak' hield (de zogenaamde 'Repulse' was in werkelijkheid de 'Pegasus', een oude tender voor watervliegtuigen). Hij besloot 'die beiden Dicken' aan te vallen. Van 3000 m vuurde hij twee torpedo's af op eerstgenoemd schip en een op de 'Royal Oak'. Alleen het laatste schot was een treffer, die echter nauwelijks effect had. De 'U-47' draaide af, schoot een hektorpedo af, die miste, waarna de boegbuisen opnieuw werden geladen. Op ruim kwart over één 's nachts loste Prien een salvo van drie torpedo's op de 'Royal Oak', waarvan twee treffers waren die geweldige ontploffingen veroorzaakten. De rust in Scapa Flow was met één slag verstoord; van alle kanten waren morseseinen zichtbaar en schepen werden klaargemaakt om in actie te komen. De Duitse onderzeebootcommandant besloot terug te gaan, want het was te helder voor verdere aanvallen.

Hij koos thans de zuidelijke opening, geheel aan de andere zijde van de versperring en had nu de verraderlijke tijstroom tegen. Wederom slaagde hij er echter in zijn boot door de nauwe vaaropening te manoeuvreren en om kwart over twee was hij in open zee. Op 17 oktober bereikte de 'U-47' veilig de thuishaven.

Wij weten thans dat de eerste treffer op de 'Royal Oak' zo weinig schade en zo'n lichte explosie teweegbracht, dat men aan boord van het slagschip dacht aan een inwendige oorzaak. Maar dertien minuten na de twee volgende torpedotreffers sloeg de trouwe 'Royal Oak' (die nog aan de slag bij Jutland had deelgenomen) om en zonk. Het verlies was des te ernstiger omdat niet minder dan 833 opvarenden van de 'Royal Oak' het leven lieten.

De aanval had Scapa Flow volkomen verrast en hoewel men vermoedde dat een onderzeeboot de dader was, kreeg men dienaangaande pas zekerheid door de Duitse nieuwsberichten.

In de Britse officiële geschiedschrijving wordt Prien lof toegezwaaid voor de moed en het doorzettingsvermogen waarmee hij Dönitz' plan uitvoerde. Dergelijke staaltjes werkten immers op de verbeelding van de Engelsen met hun maritieme traditie, en het originele exemplaar van Priens logboek met de beschrijving van de actie ligt in hun groot *Imperial War Museum* tentoongesteld.

De ironie van het lot wilde dat er daags na Priens aanval in Scapa Flow een blokschip arriveerde dat bestemd was voor de opening waar de 'U-47' doorheen glipte.

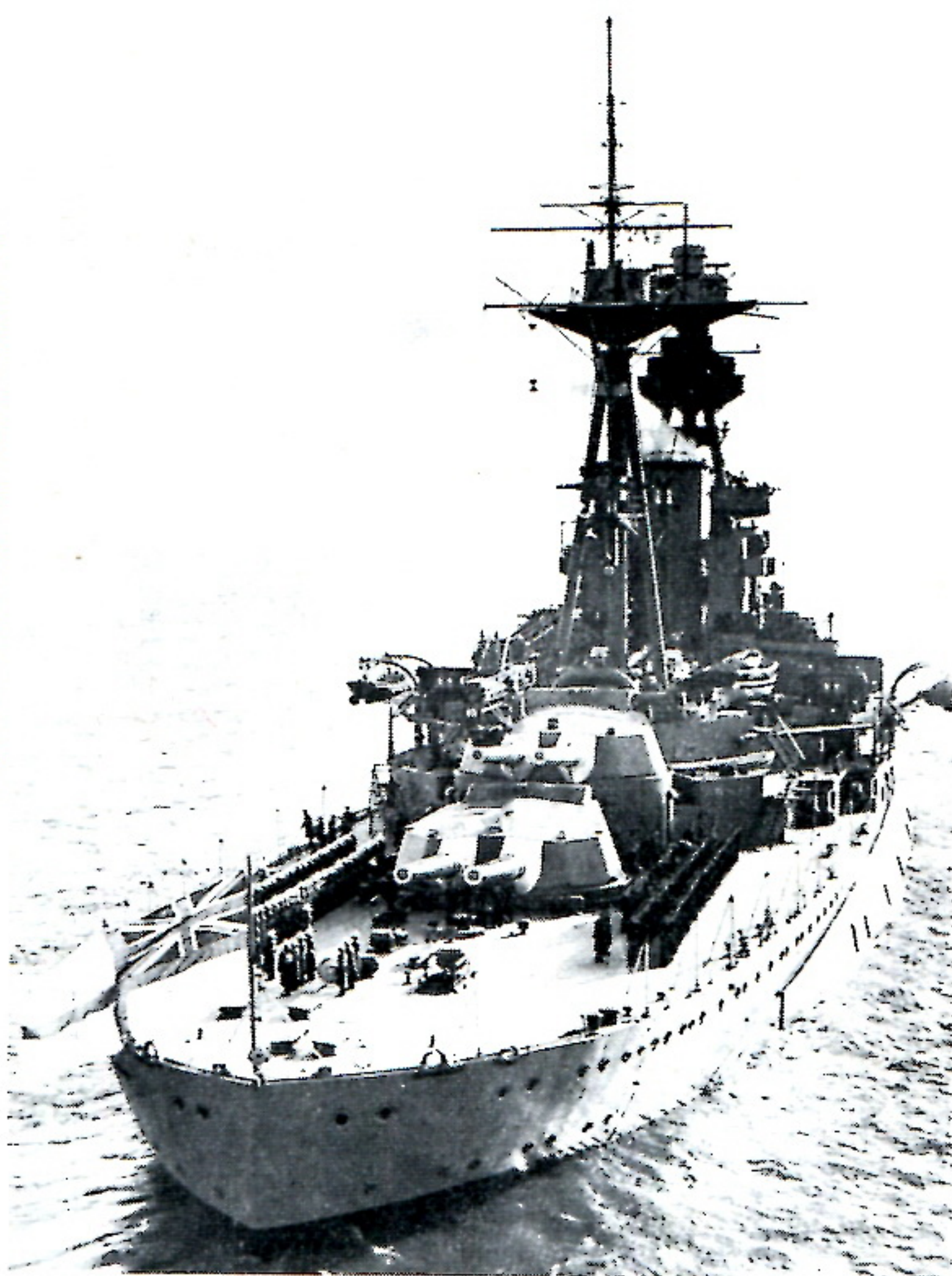


Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

Boven: Hitler zelf reikte Prien voor zijn huzarenstuk een onderscheiding uit.

Rechts: een van de laatste opnamen van H.M.S. 'Royal Oak' in volle zee.

Onder: Prien met de bemanning van de 'U-47' op het vliegveld Berlijn-Tempelhof.



Associated Press



Fotoarchief Spaarnestad

dat de Engelsen op 12 september de meeste schepen naar een geheime, tijdelijke basis (Loch Ewe in Noordwest-Schotland) hadden overgebracht omdat ze een grootscheepse aanval op Scapa Flow verwachtten. Het slagschip 'Royal Oak' bleef echter achter.

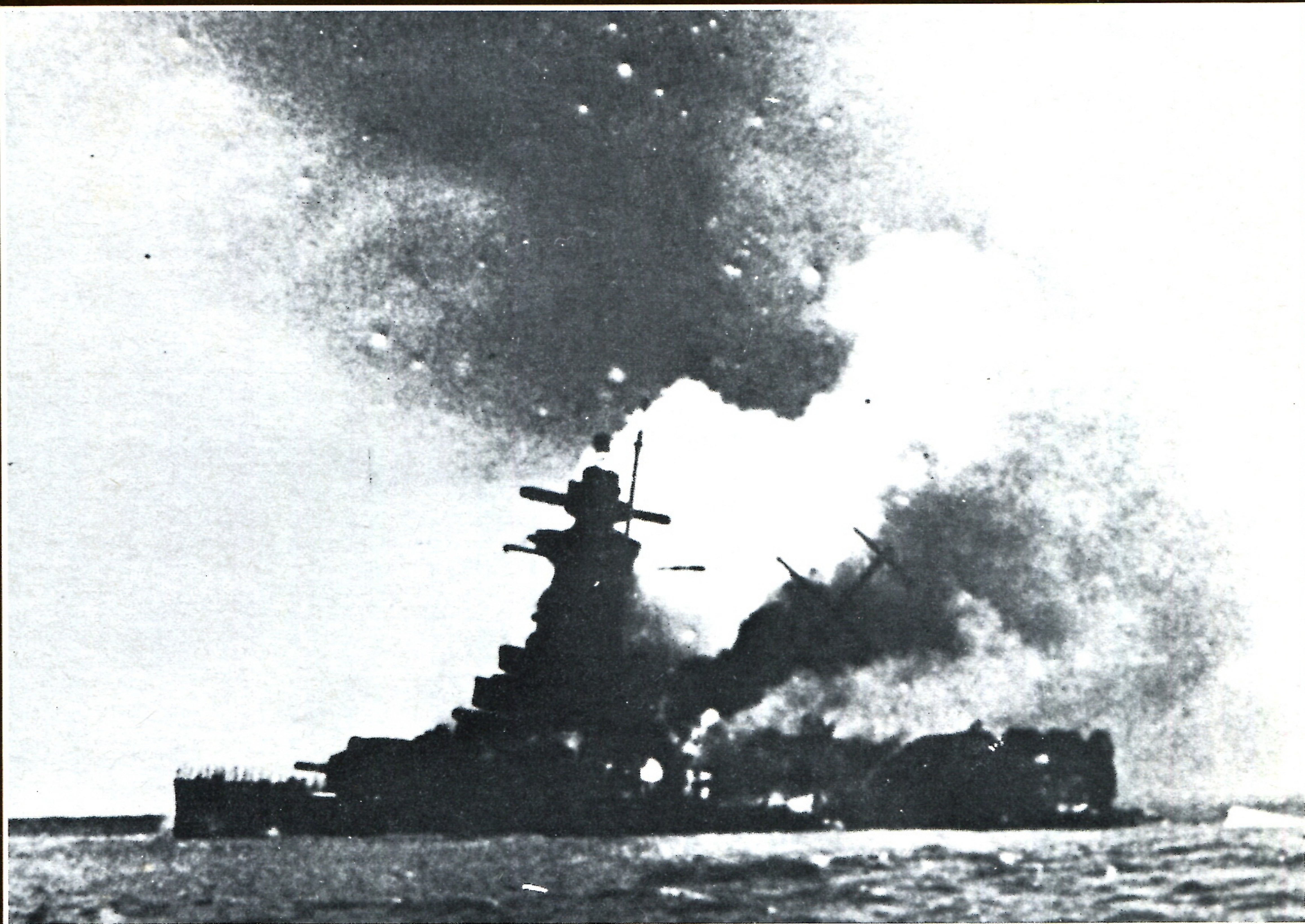
Dönitz had voor het uitvoeren van de onderneming zijn oog laten vallen op een van zijn bekwaamste U-bootcommandanten, luitenant-ter-zee 1ste klasse G. Prien. Deze kreeg twee dagen bedenktijd en nam de riskante doch eervolle opdracht aan. Als het gunstigste ogenblik voor de aanval was de nacht van 13 op 14 oktober gekozen, omdat dan het opkomend tij tweemaal tijdens duisternis viel. Op 8 oktober verliet Prien Kiel met de 'U-47',

voor zeven kwam de 'U-47' boven water en nu ging het op het doel af. Het was opkomend tij en nadat Prien eerst bijna de verkeerde ingang had genomen, bereikte hij omstreeks middernacht de Kirk Sont. Nu bleek hoe goed het was dat hij de kaart tevoren uit zijn hoofd had geleerd, want de doortocht vond met ongelooflijke snelheid plaats. Prien had inmiddels besloten de blokschepen aan de noordkant te passeren en spoedig kwamen de eerste benauwende ogenblikken. De Duitse commandant had al zijn kunde en ervaring nodig om de boot, die voortdurend werd gegrepen door de wervelende tijstroom, in zijn macht te houden en langs de versperringen te manoeuvreren. Eén ogenblik raakte hij de

HET EINDE VAN DE
'ADMIRAL GRAF SPEE'

DE ONDERGANG VAN EEN KAPER

JOEP BÜTTINGHAUSEN



Collection Viollet

Als op 21 augustus 1939 de avond is gevallen, verlaat het Duitse vestzakslagschip 'Admiral Graf Spee' in alle stilte Wilhelmshaven. De Tweede Wereldoorlog is nog niet uitgebroken, maar het machtige pantserschip heeft van de Duitse marineleiding opdracht gekregen om eerst naar het noorden te koersen en vervolgens zuidelijk van IJsland steelsgewijze de Atlantische Oceaan op te varen. Er komt bijna geen rook uit de schoorsteen en het schip neemt een absolute radiostilte in acht. Drie dagen later vertrekt onder dezelfde strikte geheimhouding de 'Deutschland', het zusterschip van de 'Graf Spee'. Beide oorlogsschepen, die door hun buitengewoon onorthodoxe bouw en wijze van voortstuwing

Precies op het moment dat de zon ondergaat, vindt aan boord van de 'Graf Spee' een hevige explosie plaats. Het lot van de kaper is definitief bezegeld.

(dieselmotoren) groot opzien hadden gebaard, hebben geheime instructies aan boord die al begin augustus waren uitgewerkt. Volgens deze instructies moeten beide oorlogsbodems in geval van oorlog met Engeland en Frankrijk: 1) een handelsoorlog voeren tegen de Britse (en Franse) scheepvaart; 2) zware Britse (en Franse) oorlogsschepen naar zich toe lokken met het doel het aantal vijandelijke bodems dat zou kunnen deelnemen aan het afsluiten van de Duitse bocht, te vermin-

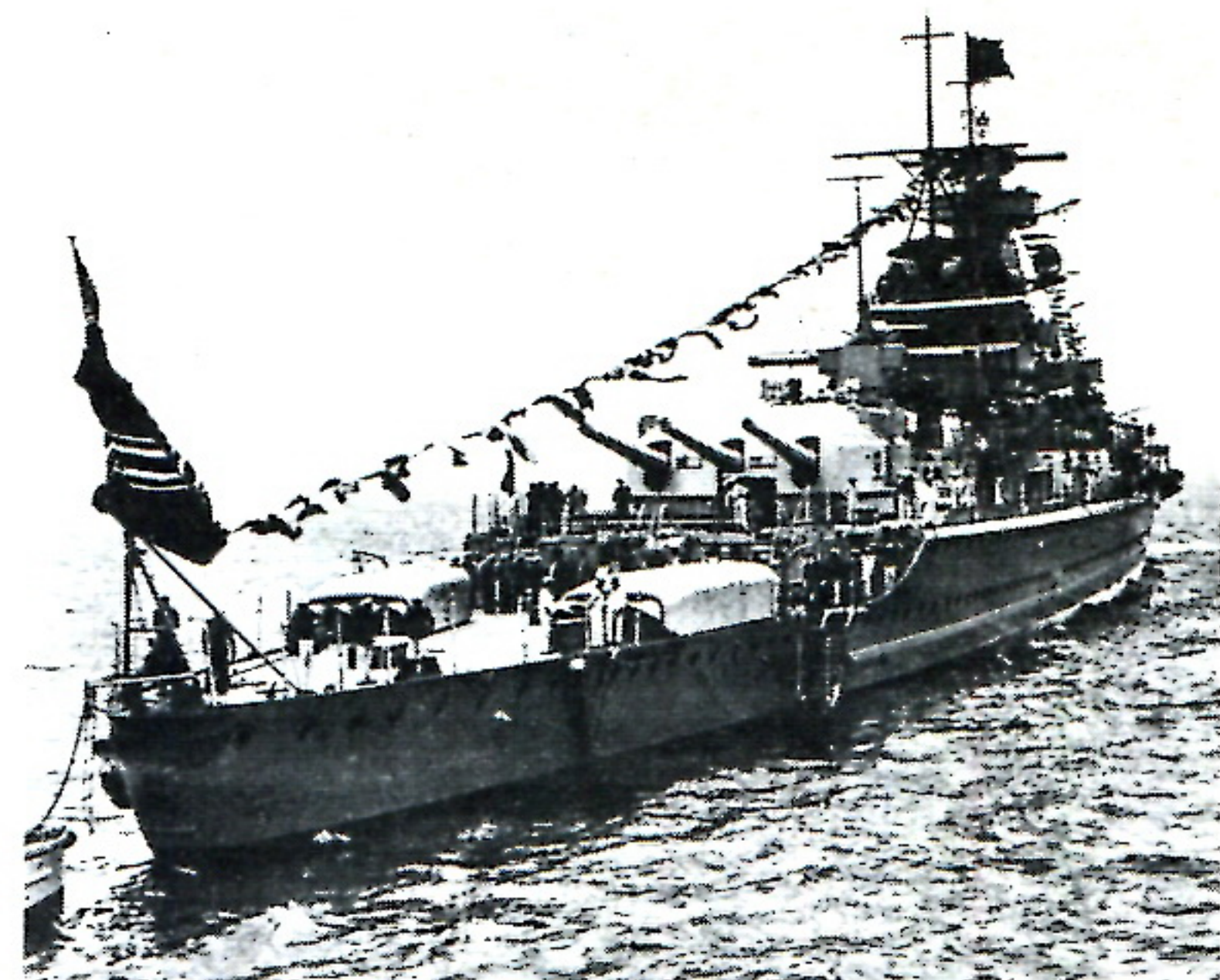
deren. Ten aanzien van de uitvoering van deze taak zijn de instructies zeer nauwkeurig. De Eerste Wereldoorlog had geleerd dat het bijzonder belangrijk was zoveel mogelijk handelstonnage van de vijand te vernietigen. Maar omdat de Duitse vloot in 1939 nog veel zwakker is dan de Britse, laat staan de gecombineerde Brits-Franse vloot, mag het verlies van een vestzakslagschip niet worden geriskeerd. Contact met vijandelijke oorlogsschepen en zelfs met behoorlijk bewapende koopvaardijsschepen moet dan ook zo mogelijk worden vermeden.

De 'Deutschland' kreeg als operatiegebied het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan, de 'Graf Spee' het zuidelijke deel. Boven-

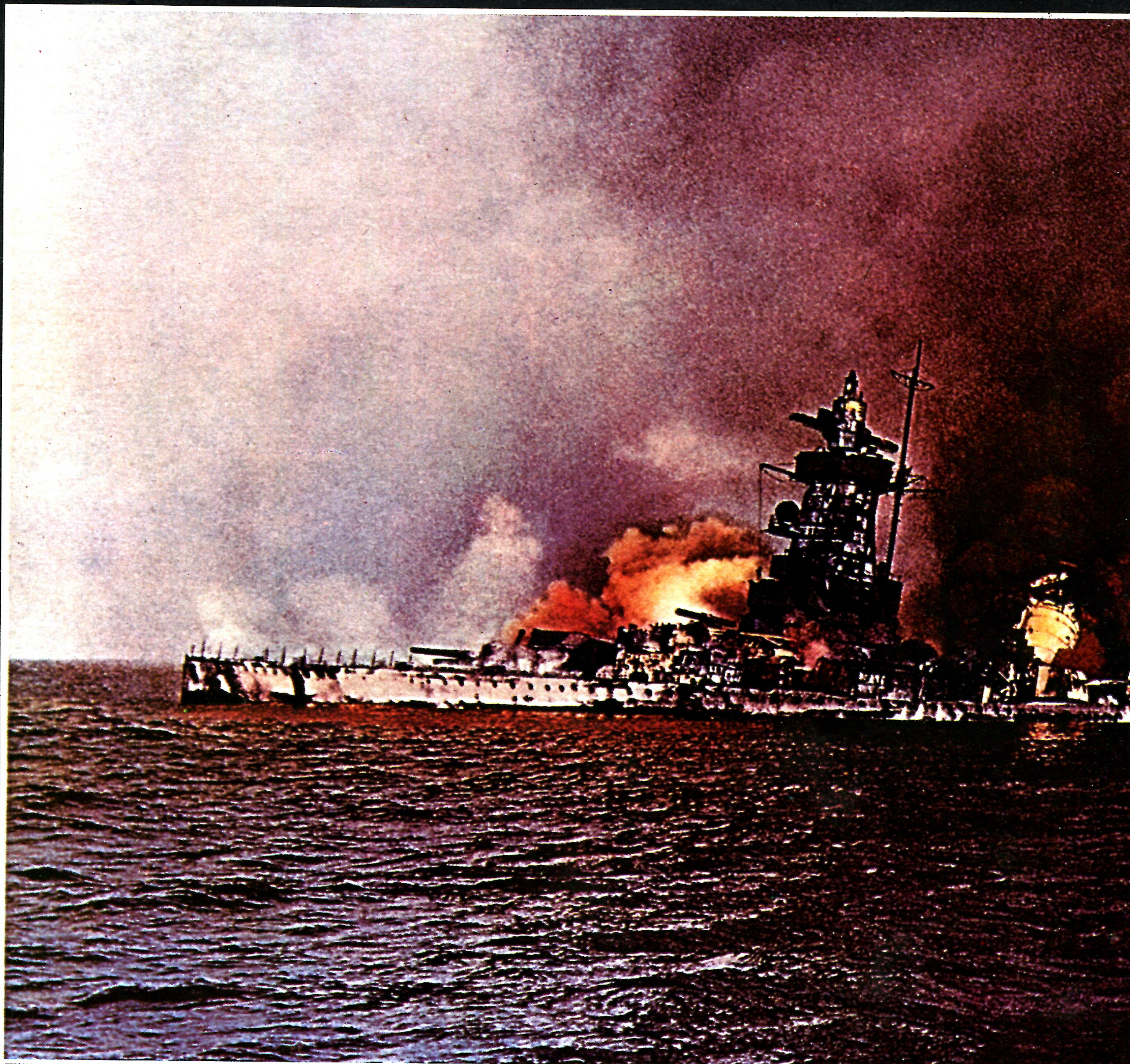
dien beschikten beide oorlogsbodems over een bevoorradingschip, waarmee telkens contact moest worden gemaakt. De 'Graf Spee' kreeg als geleideschip de vrijwel gloednieuwe 'Altmark', met als gezagvoerder de geroutineerde kapitein Heinrich Dau.

Op 30 september 1939 vindt de 'Graf Spee' dicht onder de Zuidamerikaanse kust zijn eerste slachtoffer, het 5050 ton metende Britse stoomschip 'Clement'. De Brit weet nog net in code te seinen dat hij wordt aangevalen, maar krijgt direct daarop van de Duitse kaper het signaal: 'Stop. Niet seinen.' Nadat de gehele bemanning in de reddingsloepen is gegaan, moet de eerste machinist op last van de kaper enige afsluiters openen. Als de

'Clement' te langzaam water maakt, wordt het schip met enkele kanonschoten naar de kelder gejaagd. Voordat de kaper wegvaart seint hij de positie van de sloepen uit, met het verzoek deze op te pikken. De Britten worden voor een deel gered, het andere deel bereikt op eigen kracht de haven van Maceió. De Britse admiraliteit heeft dan reeds vernomen dat de 'Admiral Scheer' zijn eerste prooi heeft binnengehaald. De mannen van de 'Clement' hebben namelijk de naam 'Admiral Scheer' (het derde Duitse vestzakslagschip) doorgegeven, omdat ze die op de boeg van de kaper hebben gezien. Pas later wordt duidelijk dat dit een truc van de 'Graf Spee' is geweest om de Britten te misleiden en de in-



Ullstein



Rechts: bemanningsleden van de 'Graf Spee' brengen in Montevideo de gesneuvelde kameraden naar hun laatste rustplaats.

Links: toen in 1937 bij Spithead een vlootshow werd gehouden ter ere van de kroning van George VI, was daar ook de vrolijk gepavooiseerde 'Graf Spee'.

Onder: de 'Graf Spee', de trots van de Duitse marine, gaat op 17 december onder in een baaierd van rook en vuur.

Rechtsonder: de 'Exeter', zwaar gehavend in de strijd tegen de kaper, loopt in februari 1940 onder gejuich Plymouth binnen.



druk te wekken dat de Duitse oorlogsbodems alomtegenwoordig zijn. De 'Graf Spee' is ook anderszins sterk in het zaaien van verwarring. Herhaaldelijk nadert het schip onder de Franse vlag zijn weerloze buit en hijst dan pas op het laatste moment de Duitse oorlogsvlag. Ook heeft de kaper soms een loze tweede schoorsteen of een (eveneens loze) extra-geschutstoren. Verder voert het panterschep een kleine operatie uit in de Indische Oceaan, om vervolgens bliksemsnel naar zijn eigenlijke jachtgebied terug te keren.

Intussen maakt de 'Graf Spee' de ene Britse koopvaarder na de andere buit, onder meer op 5, 7, 10 en 22 oktober. De reeds met een primitieve radarinstallatie uitgeruste kaper ontdekt zijn slachtoffers veelal lang voordat deze iets vermoeden. Slechts een enkel Brits schip heeft nog tijd en gelegenheid noodseinen uit te zenden. Maar die worden ongelukkigigierwijs niet opgevangen of niet goed doorgegeven, zodat de Britse marine geen enkel houvast krijgt. Bij geen van de operaties van de 'Graf Spee' vallen overigens doden. Dit is te danken aan het uitermate correcte optreden van de commandant van de 'Graf Spee', kapitein-ter-zee Hans Langsdorff, die reeds bij de Duitse keizerlijke marine heeft gediend. De Britten die door hem als gevangenen aan boord worden genomen, geven hem dan ook al gauw de in Britse ogen moeilijk te verwerven eretitel 'op-en-top een gentleman'. Een deel van de gevangenen wordt door de 'Graf Spee' op de 'Altmark' overgezet. Deze mannen hebben het aanzienlijk minder plezierig, omdat aan boord van dat schip de accommodatie veel slechter is en kapitein Dau rigoreus vasthoudt aan de discipline.

Op 2 december 1939 wijzigt commandant Langsdorff plotseling en om onbekende rede-



nen zijn tot dan toe zo succesvolle tactiek. Zodra hij de ruim 10.000 ton metende Britse 'Doric Star' in zicht krijgt, laat hij waarschuwingsschoten lossen. De 'Graf Spee' is dan echter nog op een afstand van 15 mijl, waardoor de Brit voldoende gelegenheid krijgt om in zijn noodseinen nauwkeurig zijn positie op te geven. De jacht op de kaper kan nu pas goed worden geopend en vanaf dat moment zal de Britse ring steeds nauwer om hem gesloten worden.

Terwijl de 'Graf Spee' naar nieuwe slachtoffers zoekt en die ook vindt, komt de Britse commandeur Henry Harwood op werkelijk briljante wijze tot de conclusie dat de kaper (die hij overigens voor de 'Admiral Scheer' houdt) omstreeks 13 december in het zeegebied voor de monding van de Rio de la Plata zal aankomen. Harwood heeft op dat moment slechts de beschikking over de zware kruiser 'Exeter', die is uitgerust met zes kanons van 20.3 cm, en de twee lichte, moderne kruisers 'Ajax' en 'Achilles', die elk acht kanons van 15.2 cm voeren. Het vestzakslagschip heeft daarentegen zes zeer ver dragende kanons van 28 cm, plus nog eens acht 15 cm-kanons. Bovendien heeft de kaper een zeer zware bepantsering, waartegen de granaten van de lichte kruisers niet veel kunnen uitrichten. Volgens marine-deskundigen zou een klein eskader van dergelijke kruisers dan ook geen schijn van kans hebben tegen een zo sterke tegenstander.

Commodore Harwood, die zich natuurlijk van het Duitse overwicht bewust is, besluit echter zijn eskader in tweeën te splitsen, zodra de kaper in zicht zal komen. De 'Exeter' zal daarna aan de ene zijde van de kaper opereren en het vuur van de Duitse hoofdartillerie naar zich toe trekken, terwijl de beide lichte kruisers zullen moeten proberen de andere zijde van de oorlogsbodem zo dicht mogelijk te naderen. De vijand zal zo naar twee kanten moeten vechten en, eenmaal ingesloten, weinig manoeuvreerruimte meer hebben.

In de vroege ochtend van de dertiende december signaleert de 'Ajax' als eerste een rookwolkje aan de horizon. Vrij kort daarop verschijnt inderdaad het vestzakslagschip. Onmiddellijk splitst het Britse eskader zich in tweeën. Tegen de instructies van Berlijn in om elk gevechtscontact met vijandelijke oorlogsschepen te vermijden, blijft de 'Graf Spee' op volle kracht naderen. Wellicht heeft Langsdorff niet tijdig alle drie de Britse kruisers ontdekt; wellicht ook heeft hij gedacht te maken te hebben met een rijk konvooi en een zwak escorte, dat hem de mogelijkheid bood nog voor de al vastgestelde terugkeer naar de *Heimat* grote roem te verwerven. Hoe dan ook, enige minuten later zit de 'Graf Spee' in de val. De Britten zullen hun prooi niet meer loslaten.

Om 06.17 uur vuurt de kaper zijn eerste salvo af op de 'Exeter'. Direct daarop bulderen de zware kanons opnieuw. Om 06.21 uur vuurt de 'Exeter' terug. De eerste zeeslag van de Tweede Wereldoorlog is in alle hevigheid ontbrand.

De Duitse kanonnières richten goed. De 'Exeter' krijgt al gauw enkele voltreffers, die grote schade veroorzaken en veel doden en gewonden kosten. Eén geschuttoeren valt uit, evenals de vuurcontroleleiding. De Brit

wordt zelfs min of meer stuurloos, maar blijft met de resterende kanons doorvuren, totdat hij na negen voltreffers volledig buiten gevecht is gesteld. Toch heeft de nu kreupele 'Exeter' ook zelf een belangrijke voltreffer geboekt, precies op de controletoren van de 'Graf Spee'. Harwood ontbiedt nu in alle haast de zware kruiser 'Cumberland', zie zich echter nog op honderden zeemijlen afstand bevindt. Inmiddels hebben aan de andere zijde de 'Ajax' en de 'Achilles' de vijand tot op schootsafstand weten te naderen en vuren onophoudelijk. Hun granaten hebben evenwel weinig uitwerking op de zware pantserhuid van de 'Graf Spee', terwijl daarentegen diens secundaire artillerie een geschuttoeren van de



Kapitein-ter-zee Hans Langsdorff, de commandant van de 'Graf Spee', na zijn aankomst in Buenos Aires. Kort daarop zal hij de hand aan zichzelf slaan.

'Ajax' volledig aan flarden schiet en ook anderszins zware schade aanricht. Door sterke zwenkingen weet de kaper alle Britse torpedo's te ontwijken.

De razend felle slag duurt bijna twee uur onafgebroken voort. Dan begint de 'Graf Spee' zich, soms door het leggen van rookgordijnen, aan de strijd te onttrekken. Tot aangename verrassing van de lichte kruisers, die nu op veilige afstand als jachthonden achter de kaper voortrazen, koerst hij in de richting

van Montevideo, de hoofdstad van Uruguay. Omstreeks een uur na middernacht spuwen de kanons van het vluchtende schip nog steeds af en toe woedende salvo's uit. Dan trekt de 'Graf Spee' zich terug in de haven van Montevideo... en sluit zich daarmee op als een rat in de val.

Om de zware schade aan boord te herstellen vragen de Duitsers verlof twee weken in de haven te mogen blijven. Dank zij een uiterst slim diplomatiek steekspel weten de Britten te bereiken dat de kaper maar tweeënzeventig uur respijt krijgt. Tegelijkertijd verspreiden zij volslagen onjuiste persberichten als zou zich reeds een sterke Britse slagvloot voor de monding van de Rio de la Plata bevinden. Op grond van nog andere foutieve informatie gelooft Langsdorff dit, hoewel buitengaats in feite slechts 'anderhalve' kruiser patrouilleert. De 'Ajax' immers is zwaar gehavend. Kort daarop krijgen de schepen wel versterking van de 'Cumberland'.

Na een koortsachtige telegramwisseling besluit Berlijn, nadat men de zeeslag eerst als een Duitse victorie heeft voorgesteld, dat de 'Graf Spee' onder geen beding tegen een Britse overmacht ten onder mag gaan of in handen van de vijand mag vallen. Langsdorff krijgt opdracht zijn schip te vernietigen.

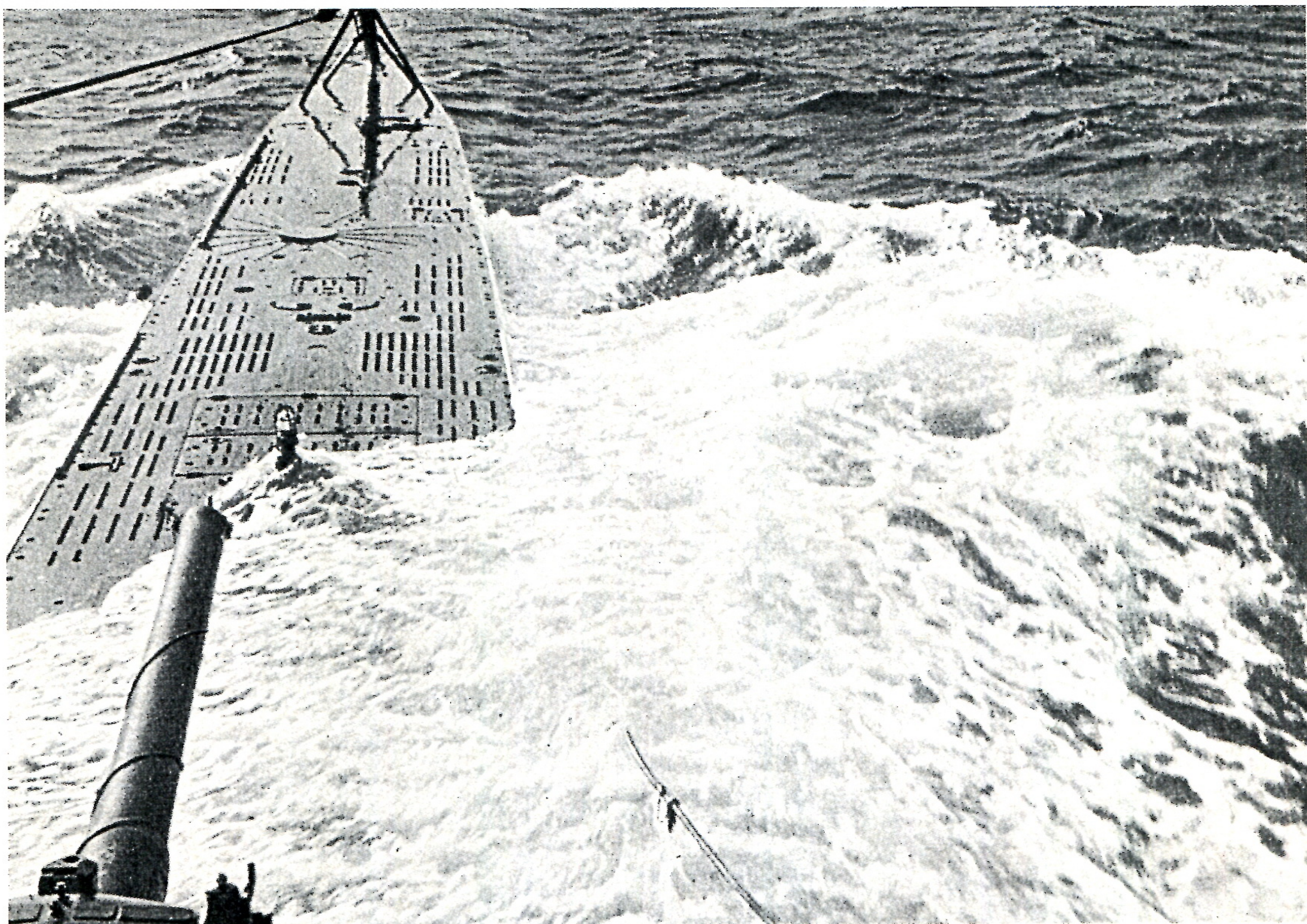
Op 17 december om 18.15 uur, kort voor het aflopen van de gestelde termijn, haalt de 'Graf Spee' onder de ademloze aandacht van vele honderdduizenden toeschouwers en een waar leger van verslaggevers uit tal van landen de ankers op. Duizend koppen van de bemanning zijn al overgestapt op het Duitse bevoorradingschip 'Tacoma', dat eveneens in de haven van Montevideo ligt. Terwijl in de verte de Britse kruisers komen aanstormen, stoomt de 'Graf Spee' langzaam op, mindert vaart en ligt tenslotte doodstil. Duitse destructieploegen brengen springladingen aan en gaan daarop aan boord van een sleepboot. Precies om 20.54 uur, het moment waarop de zon ondergaat, barst aan boord van het eens zo machtige schip een helse explosie los. Op dat ogenblik brengen alle toekijkende Duitsers de nazi-groet, behalve kapitein Langsdorff. Met een krijtuit gezicht geeft hij het traditionele militaire saluut, zoals hij dat kort daarvoor ook al heeft gedaan bij de begrafenis van zijn zesendertig gesneuvelde bemanningsleden. Als de munitiekamers exploderen gaan er zware schokken door de vervaarlijke romp van het vestzakslagschip, dat nu langzaam begint weg te zinken. Dit is het dramatische en definitieve einde van de 'Admiral Graf Spee', die een totaal tonnage van ruim 50.000 ton aan Britse schepen naar de kelder heeft gejaagd. Dit einde betekent tevens dat de heerschappij ter zee in Britse handen blijft. Nog geen drie dagen na de ondergang van zijn schip slaat commandant Langsdorff in Buenos Aires, waar hij met zijn bemanning is geïnterneerd, de hand aan zichzelf. Een officier vindt hem in zijn kamer, waar hij ligt uitgestrekt op de Duitse oorlogsvlag, de keizerlijke, niet die van de nazi's...

Op de begrafenis van kapitein-ter-zee Langsdorff wordt bij de baar ook een krans gelegd van de Britse kapiteins die zijn gevangenen zijn geweest. Het is hun laatste eerbewijs aan een man die in hun ogen een perfecte gentleman was.

DE STRIJD OM DE
VERBINDINGSLIJNEN

VJAND ONDER WATER

DRS. PH. M. BOSSCHER



De Britse marine begon in 1939 de strijd volgens een traditioneel patroon. Geconfronteerd met een tegenstander op het vasteland van Europa (en trouwens ook bij het conflict met de opstandige koloniën in Noord-Amerika) had men de laatste eeuwen steeds weer gegrepen naar het machtige wapen van de blokkade.

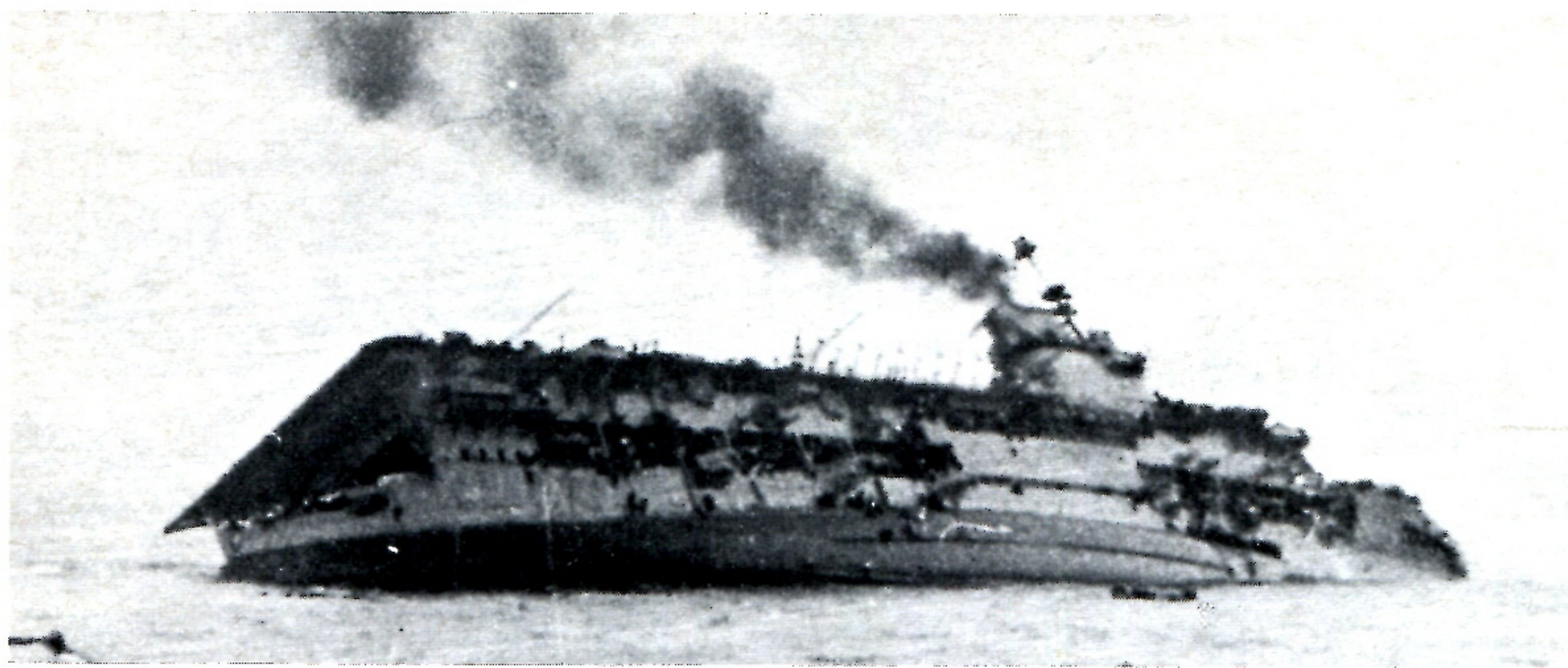
Ook nu werd het weer onmiddellijk ter hand genomen. Lijsten van goederen die als contrabande zouden worden beschouwd en waarvan in geval van oorlog de doorvoer naar vijandelijk gebied dus niet zou worden toegelaten, waren reeds ruim vóór het uitbreken van de vijandelijkheden opgesteld en gedistribueerd. Ze omvatten niet alleen oorlogs-

Een Duitse onderzeeboot breekt door de golven naar het oppervlak. Bij het begin van de oorlog waren zevenenvijftig van zulke schepen gereed voor actie.

materiaal in de strikte zin van het woord, maar ook alles wat dienstig werd geacht om het militair potentieel van de tegenstander in stand te houden, zoals bijvoorbeeld textiel en bijna alle voedingsmiddelen. De eerste ladingen waarin men dergelijke voor Duitsland bestemde goederen vermoedde, werden reeds op 4 september 1939 onderzocht, één dag dus na het intreden van de oorlogstoestand.

Ook het beeld van de Britse maritieme opera-

ties gedurende de eerste tijd vertoonde overeenkomst met de gang van zaken tijdens de Eerste Wereldoorlog. Ook nu werd de daadwerkelijke blokkade hoofdzakelijk uitgeoefend door de *Northern Patrol*, samengesteld uit kruisers en later uit hulpkruisers (tot oorlogsschip getransformeerde koopvaardij-schepen) en trawlers, die patrouilleerden tussen de Shetland Eilanden, de Far Oer en IJsland. Hun activiteiten werden aangevuld door patrouilles van vliegtuigen en onderzeeboten tussen Schotland en de Noorse kust, wat ten opzichte van de situatie in 1914—1918 wél een nieuwigheid was. De vijandelijke schepen die de *Northern Patrol* onderschepte, werden prijs gemaakt (voor zover zij



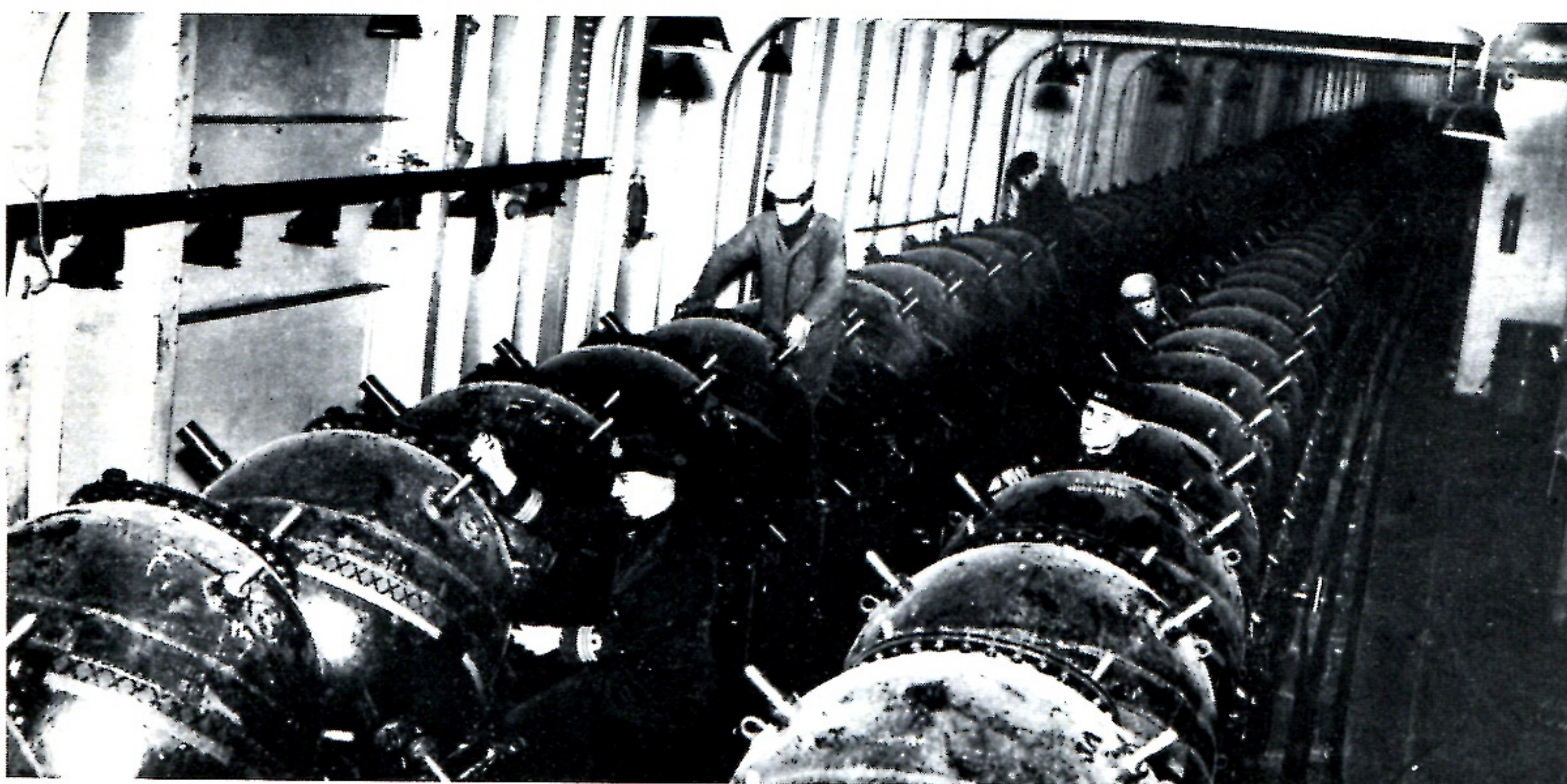
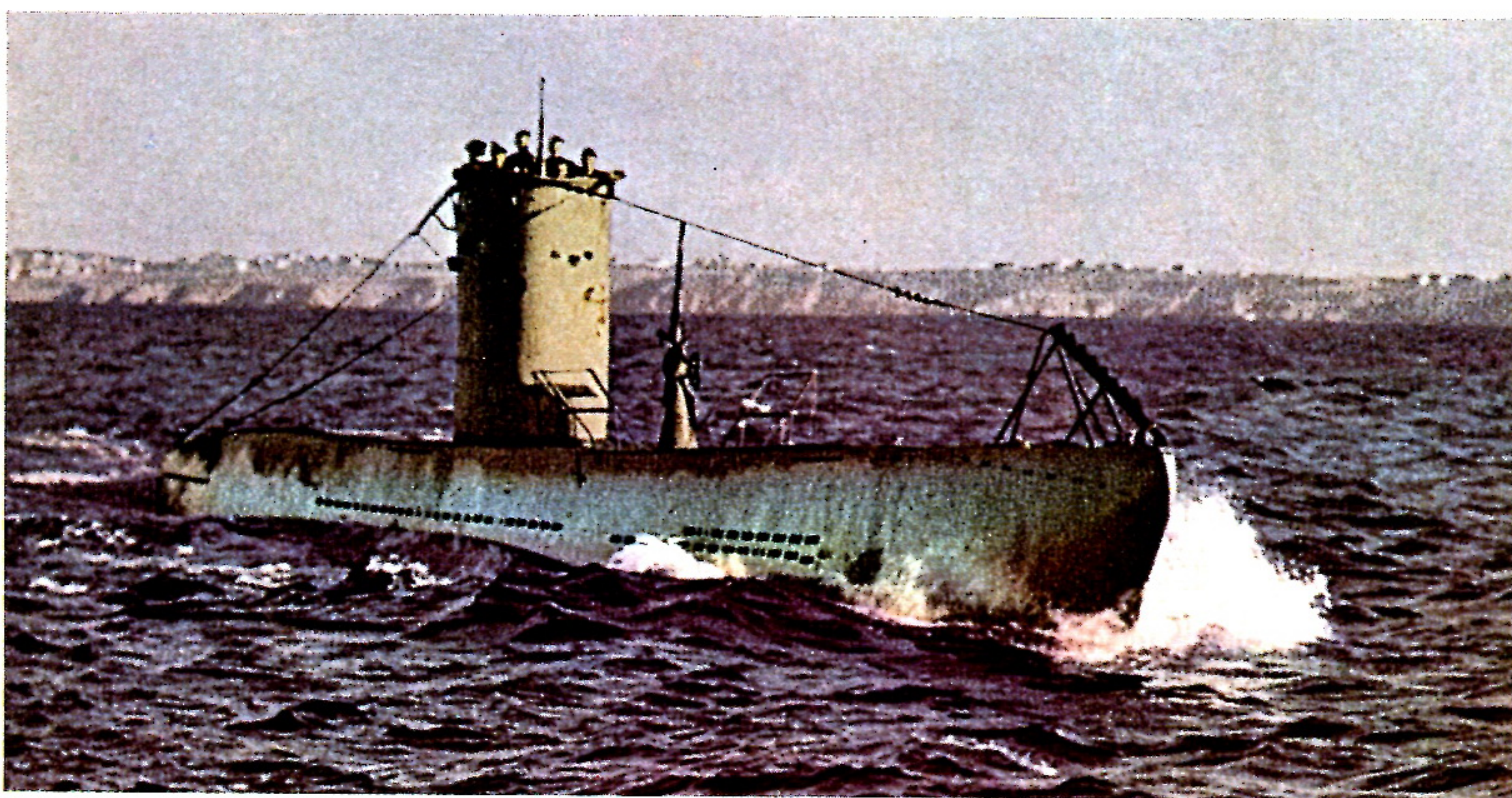
Süddeutscher Verlag

Panzerschiffe (vestzakslagschepen) konden zonder bunkeren een afstand afleggen van maximaal 20.000 zeemijlen en ook de slagkruisers en zware kruisers konden zeer lange trajecten afleggen zonder dat ze bevoorraad hoefden te worden. Daardoor konden zij opereren in de uitgestrektheid van drie oceanen, zodat hun opsporing zeer moeilijk zou zijn.

Ook verder was men van plan zich zoveel mogelijk toe te leggen op de *Handelskrieg*. De Duitse marine was niet vergeten hoe ze in 1917 de tegenstander bijna op de knieën had gekregen door een totaal onderzeebootoffensief. Ook nu wilde ze weer zoveel mogelijk *U-Boote* (bij het uitbreken van de oorlog wa-

er tenminste niet in slaagden zichzelf tot zinken te brengen); de schepen onder neutrale vlag werden in de regel opgebracht naar Kirkwall op de Orkney Eilanden, waar in de *Contraband Control Base* scheepspapieren en eventueel ook lading aan een nader onderzoek werden onderworpen. Andere controleposten bevonden zich te Weymouth en Ramsgate aan de noordelijke uitgang van Het Kanaal en verder onder meer in Gibraltar en Suez. Het zwaartepunt van de blokkade lag in het grensgebied van de Noordzee en de noordelijke Atlantische Oceaan, voornamelijk omdat een blokkadebreker juist daar de beste kansen had, vooral in de lange winter nachten.

Juist als in de Eerste Wereldoorlog oefende de *Northern Patrol* haar taak uit onder dekking van een slagvloot, die haar basis had op Scapa Flow bij de Orkneys.



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

Daarentegen week het beeld van de operaties van de Duitse *Kriegsmarine* vanaf het begin op belangrijke punten af van hetgeen de Duitse zeestrijdkrachten in de Eerste Wereldoorlog aan acties te zien hadden gegeven. In de situatie van 1939 had het voor de Duitsers heel weinig zin te gaan optreden met een 'harmonisch samengestelde vloot', een strijdmacht dus van zware-artillerieschepen met een scherm van kruisers en torpedobootjagers. Zo'n vloot zou vroeg of laat verpletterd worden door de *Home Fleet*, die de Britten, eventueel met hulp van hun Franse bondgenoten, gemakkelijk veel sterker zouden kunnen maken dan de Duitse slagvloot en die dan zeker ook vliegkampschepen zou omvat-

ten. Het eerste Duitse vliegkampschip, de 'Graf Zeppelin', was nog in aanbouw en zou zelfs nooit in de vaart komen. De enige keer dat de Duitsers in de eerste oorlogsmaanden hun potentieel aan zware schepen, kruisers en jagers in een vrij beperkt gebied moesten blootstellen aan een confrontatie met de *Home Fleet* (tijdens de invasie van Noorwegen), leden zij dan ook inderdaad zeer zware verliezen.

De Duitse marine had reeds vóór het begin van de oorlog besloten haar zware schepen in de eerste plaats te gebruiken voor een offensief tegen de vijandelijke koopvaardij. Zij bezaten een grote actieradius: de drie grote

ren er zevenenvijftig gereed voor de dienst tegen de zeeverbindingen en meer in het bijzonder tegen de koopvaardij van de vijand inzetten. Tegen die koopvaardij zou men daarnaast nog twee andere wapens in de strijd werpen, één traditioneel en één nieuw. Zoals dat in de Eerste Wereldoorlog met zoveel succes door de 'Moewe' en de 'Wolf' was gedaan, zouden op de oceaanroutes ook nu weer hulpkruisers opereren, zo mogelijk gemaskeerd als geallieerde of neutrale koopvaarders tot op het moment waarop zij het vuur zouden openen. Verder zou men een nieuw type mijn gaan gebruiken. Deze mijn ontplofte niet door aanraking, maar kwam tot explosie door verandering van het magnetische veld in zijn omgeving, bijvoorbeeld als er een (ijzeren) schip overheen voer. De mijnen konden worden gelegd zowel door schepen als door vliegtuigen, waarmee zij door middel van parachutes werden neergelaten.

Het offensief tegen hun koopvaardij kwam voor Engeland en Frankrijk niet als een verrassing. Hoogstens gold dat voor het gebruik van de magnetische mijn, hoewel ook de Britten in 1939 al een dergelijk wapen bezaten, al was dat geconstrueerd volgens een principe dat op belangrijke punten afweek van het Duitse. Wel was het voor hen in het begin een vraag hoe de Duitsers hun onderzeeboten zouden gaan gebruiken. In de Eerste Wereldoorlog waren zij er geleidelijk toe overgegaan om koopvaardischepen (in bepaalde gebieden zelfs vaartuigen onder neutrale vlag) te torpederen zonder dat de opva-

renden gelegenheid kregen zich in veiligheid te brengen en zelfs zonder enige waarschuwing. Eind 1936 echter had de Duitse regering het Protocol van Londen ondertekend, waarbij deze handelwijze uitdrukkelijk werd verboden. Het is aanvankelijk inderdaad de bedoeling van de Duitsers geweest zich aan dit protocol te houden en de commandanten van de onderzeeboten zijn dienovereenkomstig geïnstrueerd. De vrees voor Britse vliegtuigaanvallen, gekoppeld aan de wetenschap dat ieder Brits koopvaardijship bevel had gekregen onmiddellijk een noodsein uit te zenden als het een onderzeeboot ontmoette, deed nadien vele commandanten van de gestelde regels afwijken. Spoedig verviel

Linksboven: een van de eerste slachtoffers van het Duitse onderzeebootwapen was het Britse vliegkampschip 'Courageous', dat op 17 september 1939 in de golven verdween.

Links: in de Eerste Wereldoorlog hadden de Duitsers hun tegenstanders bijna op de knieën gekregen door een totale onderzeebootoorlog tegen de zeeverbindingen. Ook in 1939 hadden de Duitse 'U-Boote' het vooral gemunt op de koopvaardij van de vijand.

Linksonder: een opname aan boord van een van de Britse mijnenleggers die nog voor het uitbreken van de oorlog voor de Engelse kust een dodelijke gordel van mijnevelden legden om een Duitse invasie te verhinderen.

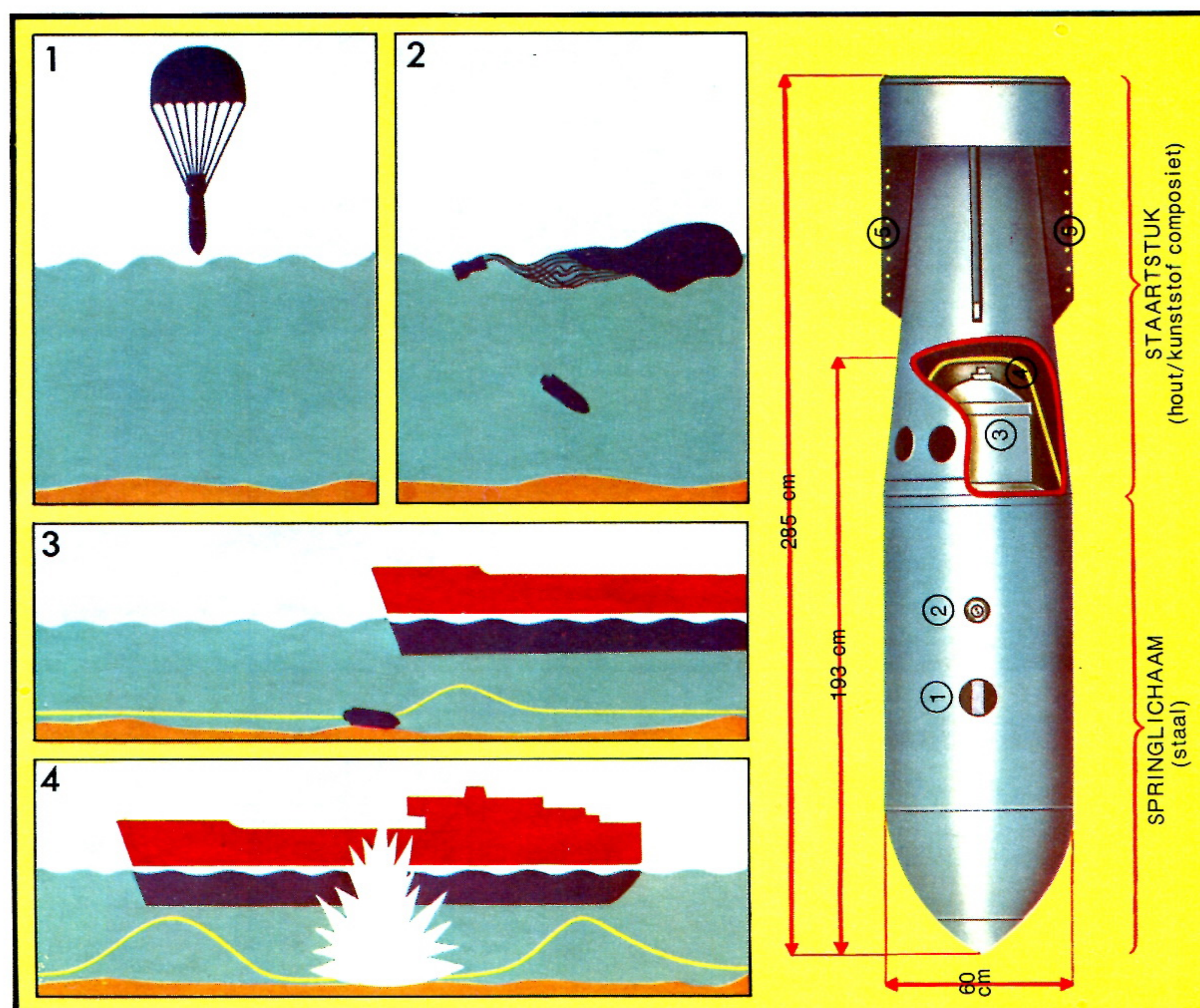
ook formeel de ene na de andere beperking, waarvan de meest merkwaardige wel was het verbod om Franse schepen aan te vallen. Deze regel was bedoeld om Frankrijk van zijn voornaamste bondgenoot los te weken. Zo begon reeds in het najaar van 1939, slechts enkele maanden na het intreden van de oorlogstoestand, een onbeperkte duikbootoorlog.

Welke maatregelen namen de geallieerden tegen dit offensief? In de eerste plaats ging men over tot de invoering van het konvoosysteem. Het belangrijkste probleem daarbij was het tekort aan escortevaartuigen. Bij het uitbreken van de oorlog beschikte de *Royal Navy* over iets minder dan tweehonderd schepen die met ASDIC waren uitgerust en dus een effectief middel bezaten om de positie van onder water varende onderzeeboten op te sporen.

Een groot deel van die schepen was echter nodig voor de bescherming van andere oorlogsschepen, met name de zware-artillerie-schepen en de vliegkampschepen. Daarom was reeds vóór september een begin gemaakt met de bouw van twintig *fast escort vessels* (na het uitbreken van de oorlog aangeduid als *escort destroyers*, een naam die men voordien niet tactvol had geacht tegenover het parlement, dat hem misschien te agressief zou vinden en daarom de aanbouw van dit scheepstype zou kunnen weigeren) en van zesenvijftig 'escortevaartuigen van het type walvisjager'. Laatstgenoemde schepen, die later werden aangeduid als 'korvetten', heb-

ben tijdens de spannendste fases van de *Battle of the Atlantic* een zeer belangrijke rol gespeeld. Het heeft dus zin om wat nader op de wordingsgeschiedenis van dit scheepstype in te gaan. De korvet is voortgekomen uit de behoefte aan een escortevaartuig dat snel en in grote aantallen gebouwd kon worden. Het mocht dus geen gecompliceerd schip zijn en moest ook gebouwd kunnen worden op een werf die geen of weinig ervaring had met de bouw van oorlogsschepen. Verder moest het uiteraard voldoen aan een aantal eisen met betrekking tot bewapening, snelheid, enzovoort. Die 'stafeisen' werden door de *Admiralty* meegedeeld aan een groot aantal werven waaraan men vroeg aan

de hand ervan een ontwerp te maken. De keuze viel tenslotte op een project dat gebaseerd was op het ontwerp van een walvisjager waarover de afnemers zeer tevreden waren. De korvetten deelden met de walvisjager wel de voortreffelijke zeewaardigheid, maar ideale escorteurs waren het zeer zeker niet, met name niet voor de Atlantische Oceaan. Bij enigszins zwaar weer slingerden ze zo hevig, dat de verblijfsmogelijkheden erop beneden het aanvaardbare minimum lagen en het haast onmogelijk werd om bewapenings- en opsporingsapparatuur met enig effect te bedienen. De triple-expansiemachine gaf de schepen verder een maximumvaart van 16 zeemijl per uur, wat inhield dat ze de meeste bo-



In hun offensief tegen de verbindingslijnen van de geallieerden gebruikten de Duitsers een nieuw type mijn dat niet door aanraking ontplofte, maar door een verandering in het magnetisch veld in zijn omgeving (gele lijn). De mijnen werden vaak per parachute afgeworpen (1) en zonken vervolgens zonder staartstuk naar de bodem (2), waar ze ontploften als er een schip boven voer (3 en 4).

Het rechts afgebeelde type woog ongeveer 1000 kg en droeg een explosieve lading van zo'n 800 kg. Dit model kon ook door akoestische interferentie tot ontploffing komen en was vaak uitgerust met een uurwerk waardoor het moment van scherpstelling of explosie regelbaar was van twee tot tachtig uur.

Verklaring van de cijfers op de tekening rechts: 1. bevestigingsnok; 2. diafragmabuis; 3. huis met magnetisch-akoestische eenheid; 4. metalen stomp; 5. staartstuk, waaraan aan de buitenzijde een parachute was bevestigd.

ven water varende onderzeeboten niet konden inhalen. De zeer goede diensten die zij desondanks hebben bewezen, vielen in hoofdzaak na de periode die hier aan de orde is, want de eerste korvetten kwamen pas in het voorjaar van 1940 beschikbaar. Gedurende de eerste maanden van de oorlog moest men het doen met wat van de genoemde tweehonderd escortevaartuigen voor konvoowerk beschikbaar was.

Aanvankelijk maakte men de fout om een deel van de met ASDIC uitgeruste schepen die niet nodig waren voor de begeleiding van slagschepen, vliegkampschepen en kruisers, in te delen in zogenaamde *hunting groups*: formaties van schepen die, 'bevrijd van de zorgen voor een konvooi', de zee moesten afzoeken naar onderzeeboten. Bij de vorming van deze *hunting groups* was men uitgegaan van ervaringen die tijdens oefeningen waren opgedaan en waarbij was gebleken dat een groep van vier met ASDIC uitgeruste schepen ongeveer veertig procent kans had een

onderzeeboot te vernietigen als die binnen een straal van 20 zeemijl werd ontdekt. Deze resultaten werden echter bereikt tijdens oefeningen die in het algemeen minder dan één etmaal duurden en waarbij men kon beschikken over zeer goed geoefende ASDIC-operatoren, met andere woorden: onder omstandigheden die wel zeer sterk afweken van wat de praktijk nu te zien gaf. Bovendien speelde de strijd zich nu af in zeegebieden die ruimer waren dan bij een oefening ooit het geval was geweest. Tegenwoordig weten we dat men de betrokken schepen beter had kunnen gebruiken voor het begeleiden van de konvoien, die nu genoeg moesten nemen met een zeer mager escorte, dat hen dan meestal nog slechts een eindweegs de oceaan op bracht, waarna er hoogstens een paar schepen (meestal kruisers of hulpkruisers een enkele keer, bij zeer belangrijke konvoien, een slagschip of een vliegkampschip) in de buurt bleven om het konvooi te beschermen tegen de vaak zeer verrassend snel opdoemende kaperschepen.

Zeer spoedig zag men af van het gebruik van één bepaald type *hunting group*: de formatie waarvan de kern werd gevormd door een van de weinige en daardoor zeer kostbare vliegkampschepen van de *Royal Navy*. Reeds op 17 september 1939 werd H.M.S. 'Courageous' het slachtoffer van twee torpedo's, afgevuurd door de 'U-29'. Hierna staakte men het gebruik van vliegkampschepen voor anti-onderzeebootpatrouilles. Wel bleef men intensief gebruik maken van aan de wal gestationeerde vliegtuigen voor de bescherming van de koopvaardij — niet alleen tegen onderzeeboten, maar ook tegen toestellen van de *Luftwaffe*, die vooral het zeeverkeer langs de Britse oostkust hinderden. Ook bij dat gebruik van vliegtuigen vanaf de wal deden zich aanvankelijk ernstige problemen voor. Zo was de Britse anti-onderzeebootbom alleen effectief tegen onderzeeboten op geringe diepte. Pas veel later zou een dieptebom beschikbaar komen die geschikt was om door een vliegtuig te worden afgeworpen. Bovendien lieten actieradius en nuttige lading van het maritieme patrouillevliegtuig dat de Britten bij de aanvang van de oorlog het meest gebruikten (de Avro 'Anson'), zodanig te wensen over, dat men met verlangen uitzag naar de vervanger. Met deze Lockheed 'Hudson' was bij het uitbreken van de oorlog echter nog maar één squadron van *Coastal Command* uitgerust.

Toen op 16 september 1939 het s.s. 'City of Paris' beschadigd werd door een onderwaterexplosie en in het dok bleek dat er geen gat in de romp was geslagen, werd het vermoeden bevestigd dat de Duitsers gebruik maakten van magnetische mijnen. Daarmee was echter de werking van die mijnen nog niet bekend en kon er nog geen methode worden ontwikkeld om ze onschadelijk te maken. Dit werd pas mogelijk toen op 22 november bij Shoeburyness aan de mond van de Theems een Duits vliegtuig werd waargenomen dat een voorwerp afwierp waarin onmiddellijk een magnetische mijn werd vermoed en dat terecht kwam op een plaats die bij eb droog viel en dus onderzocht kon worden. Men kon toen overgaan tot de constructie van een veeftuig en tot het demagnetiseren van sche-

TORPEDOBUIS KLAAR – VUUR!

Urenlang lagen we ergens in het zuiden van de Atlantische Oceaan op de uitkijk. In de ochtendschemering sta ik op de brug als er in het zuidoosten verscheidene rookwolken in zicht komen. Dat kan alleen maar een Engels konvooi zijn. Met volle vaart gaan we op de vijand af. Het zijn ongeveer twaalf schepen. Juist als ik tot de aanval wil overgaan, wendt het hele konvooi de steven en komt recht op me toe. Het mooie 6 à 7000 ton grote stoomschip dat ik al had uitgezocht, doemt dicht in mijn nabijheid op en schijnt het op mij te hebben gemunt. Ik draai wat terzijde en maak me gereed voor de aanval. De buizen worden gericht. Iedereen aan boord wacht in ademloze spanning.

Tot het schot valt. Een vreemde stilte treedt in, waarin alleen het tikken van de stopwatch is te horen. We wachten en tellen de seconden. Een oorverdovende slag dreunt door het hele schip. De torpedo is raak geweest. Door de periscoop zie ik nu dat de Engelsman midscheeps getroffen is. Een reusachtige waterstraal spuit omhoog, de schoorsteen springt uit elkaar. De vernietiging van het slachtoffer voltrekt zich met zo'n kracht, dat wij duidelijk het barsten en kraken kunnen horen. Het konvooi vaart in grote opwinding alle kanten uit. Na nauwelijks drie minuten nadert een torpedoboot. Twee minuten later ontploffen reeds de eerste dieptebommen. De vraag gaat door de boot: alles dicht? En het antwoord van de eerste centrale luidt: alles dicht. Slechts een paar lampen en peilglazen zijn gesprongen. Na vijf minuten komt een tweede serie dieptebommen. Alles trilt en beeft. Het moet boven ons een geweldig tumult zijn. Langzaam echter komen we uit de gevaarlijke zone. De derde serie bommen komt al een stuk achter ons terecht. Na een tijdje wil ik toch eens zien wat er nu eigenlijk aan de hand is. Van het konvooi is geen spoor meer te ontdekken. We kunnen dus weer aan de oppervlakte opduiken, maar we geven het nog niet op. Het konvooi moet verder achtervolgd worden. Tegen de avond halen we twee bewapende stoomschepen in die van het konvooi zijn losgeraakt. Zij varen in zigzagkoers voor ons uit. Ik zoek het grootste van de twee uit en nu ontstaat er tussen ons een stom duel: het stoomschip steeds maar zigzag varende en wij boven water er achteraan. Eindelijk klinkt het commando: torpedobuis klaar — vuur! Een ontzaglijke slag, dan een grote steekvlam, een waterzuil en tenslotte de ontploffing. Klaarblijkelijk is de munitiebergplaats van het schip in de lucht gevlogen. Langzaam loopt het vol water, brengt dan met de boeg een laatste groet aan de hemel en zinkt. Het drama heeft zich in nog geen vijftien minuten afgespeeld.

Door het DNB in februari 1940 gepubliceerd relaas van een Duitse kapitein wiens duikboot met een buit van 38.000 ton tot zinken gebrachte scheepsruimte naar Duitsland terugkeerde.

pen door rondom hun romp een elektrische kabel aan te brengen die voortdurend onder stroom stond. Daardoor was de dreiging van de magnetische mijn nog wel niet bezworen, maar waren dit wapen wel de 'giftanden uitgetrokken'. De ernstige verliezen duurden evenwel voort; zo ging gedurende de laatste maanden van 1939 meer tonnage verloren door mijnontploffingen dan door de acties van onderzeeboten.

Van de Duitse oppervlakteschepen kan gezegd worden dat zij tussen september 1939 en juni 1940 meer hinderlijk waren dan zorgwekkend. Het vestzakslagschip 'Admiral Graf Spee' bracht gedurende zijn eerste (en enige) gevechtstocht negen schepen tot zinken; het zusterschip 'Deutschland', dat eveneens al vóór het uitbreken van de vijandelijkheden uitvoer, vernietigde er slechts twee. De slagkruisers 'Scharnhorst' en 'Gneisenau' voerden eind november 1939 een stoot uit naar het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan. De 'Scharnhorst' ontmoette in de namiddag van 23 november de hulpkruiser 'Rawalpindi' van de *Northern Patrol*, die ondanks zijn geringe bewapening de strijd niet ontweek en zelfs een treffer wist te plaatsen, maar na een kort artilleriegevecht toch in de diepte verdween. Korte tijd daarna kreeg de lichte kruiser 'Newcastle' contact met de twee Duitse schepen, maar deze wisten dank zij het slechte zicht te ontsnappen en bereikten Wilhelmshaven.

Van de Duitse hulpkruisers slaagde de eerste groep van vijf er tussen maart en juni 1940 in om Duitsland te verlaten en de open oceaan te bereiken. Zij hebben de geallieerde koopvaardij aanzienlijke schade berokkend en aanleiding gegeven tot langdurige uitgebreide en gecompliceerde opsporingsmaatregelen.

Tijdens het hier behandelde tijdvak hebben de Duitsers zich wat de *Handelskrieg* betreft niet onbetuigd gelaten, maar hun activiteit betekende zeker geen fatale bedreiging van de geallieerde zeeverbindingen. Gedurende deze periode zijn vierentwintig *U-Boote* tot zinken gebracht, ongeveer evenveel als er nieuwe in dienst konden worden gesteld, en begin juni 1940 voer er meer tonnage onder Britse vlag dan in september 1939 (waarbij de cijfers in zoverre een geflatteerd beeld gaven, dat inmiddels onder meer ook een aantal ex-Deense schepen onder Britse vlag was gebracht).

Het beeld zou na juni echter snel somberder worden, vooral ten gevolge van het succes van de Duitse *Blitzkrieg*. Daardoor immers viel — althans grotendeels — de steun van de Franse marine weg en kwam de westkust van Europa tussen Narvik en Bayonne onder Duitse heerschappij — met alle havens en vliegvelden.

Tot slot nog iets over de Britse blokkade. Volkomen 'waterdicht' is die gedurende dit tijdvak niet geweest. Dit kwam eensdeels door de houding van een aantal neutralen, anderdeels omdat vooral in het begin een aantal Duitse schepen erin slaagde om vanuit de Atlantische Oceaan het moederland te bereiken.

DE ZEEORLOG EN DE
NEUTRALEN

STRUD TEGEN CONTRABANDE

DR. K. W. L. BEZEMER

Het succes van de Britse blokkade in de Eerste Wereldoorlog was stellig een van de redenen waarom Engeland zich in de jaren dertig degelijk prepareerde voor een eventuele nieuwe blokkade. Van 1930 af werden in het *Industrial Intelligence Centre* de gegevens verzameld en bestudeerd die voor een economische oorlogvoering van belang konden zijn. Bij de geheime besprekingen met Frankrijk van april 1938 te Londen deelde Chamberlain de Franse gedelegeerden mee dat blokkade Englands meest doeltreffende wapen zou zijn tijdens een oorlog met Duitsland.

Toen op 3 september 1939 Engeland en Frankrijk Duitsland de oorlog verklaarden, volgde inderdaad meteen de blokkade van laatstgenoemd land. Deze was vrijwel volledig want hoewel er wel een contrabandelijst was bekend gemaakt, mochten in de praktijk, op grond van een geheime instructie, alleen worden doorgelaten: medicamenten, tabak, enkele snuisterijen, alsmede datgene wat de opvarenden van het schip zelf nodig hadden.

De Britse marine had opdracht neutrale schepen aan te houden en voor onderzoek op contrabande naar een van de controlehavens te dirigeren. Deze bevonden zich in de Downs (Ramsgate en Weymouth), op de Orkney Eilanden (Kirkwall) en verder te Gibraltar, Malta, Aden en Haifa. Met de lading zelf bemoeide zich dan verder het ministerie van economische oorlogvoering en eventueel de *Prize Courts*.

Nederland voelde zich — evenals tijdens de Eerste Wereldoorlog — bekneld, daar het zich wederom tussen twee vuren bevond en met de opvattingen en eisen van beide strijdende partijen rekening had te houden. Elk van hen zag er met argusogen op toe dat wij ons niet te inschikkelijk tegenover zijn tegenstander betoonden. Door zijn ligging en voor-aanstaande positie in het internationale handelsverkeer was Nederland bovendien bijzonder kwetsbaar. Duitsland en Engeland waren beide belangrijke handelspartners van ons, maar Englands streven was erop gericht alle invoer van Duitsland af te snijden, terwijl Duitsland erop stond dat de invoer uit Nederland minstens op het peil van voorheen zou worden gehandhaafd. Dit was voor onze oosterburen van grote betekenis, omdat veel grondstoffen Duitsland via ons land bereikten, vooral onder meer uit Nederlands-Indië. Langdurige, moeizame besprekingen en onderhandelingen met Engeland en Duitsland vonden plaats om tot aanvaardbare regelingen te komen. Duitsers zowel als Engelsen



Fotoarchief Spaarnestad

begrepen dat wij niet op al hun eisen konden ingaan. Hoewel Duitsland het als een onneutrale daad zag dat wij onze schepen lieten opbrengen en de Nederlandse regering zich formeel ook nimmer bij de geallieerde blokkade had neergelegd, zagen de Duitsers in, dat het kleine Nederland er weinig tegen kon doen. En de Engelsen erkenden dat allerlei goederen uit Duitsland voor ons onmisbaar waren (staal en machinerieën bijvoorbeeld) en wij dus ook naar dat land moesten exporteren, wilden wij geen vergeldingsmaatregelen uitlokken.

Begin 1940 kwamen er tenslotte overeenkomsten tot stand tussen Engeland en Nederland waarbij de uitvoer van bepaalde contrabanden en andere goederen naar Duitsland en enige nader aangeduide landen werd geregeld. Soortgelijke regelingen trof Engeland met neutrale staten als België, de Scandinavische landen en Zwitserland. Maar de Britse officiële geschiedschrijving vermeldt dat speciaal de Nederlanders keiharde onderhandelaars waren.

Voor de Nederlandse scheepvaart ondervond veel last en schade van de geallieerde blokkade en het onderzoek in de controlehavens. Weken achtereenvolgens werden verscheidene van onze schepen hiervoor vastgehouden; wachttijden van veertig tot vijftig dagen waren geen uitzondering, de 'Tjikandi' van de Java-China-Japan-lijn moest zelfs drieënzestig dagen wachten. Protesten van de Nederlandse regering hiertegen bleven niet uit.

De overheid had geen bindende instructies gegeven hoe de onderweg zijnde schepen moesten handelen, zodat het voor de gezagvoerders niet eenvoudig was tussen alle klippen door te zeilen. Veel werd van hun geduld en tact geëist, waarbij meer dan eens van zelfbewust optreden sprake was. Zo weigerden enkele kapiteins ook onder pressie de verklaring te tekenen dat zij zich naar een Britse controlehaven zouden begeven, al konden zij zich niet verzetten tegen het opbrengen van hun schip.

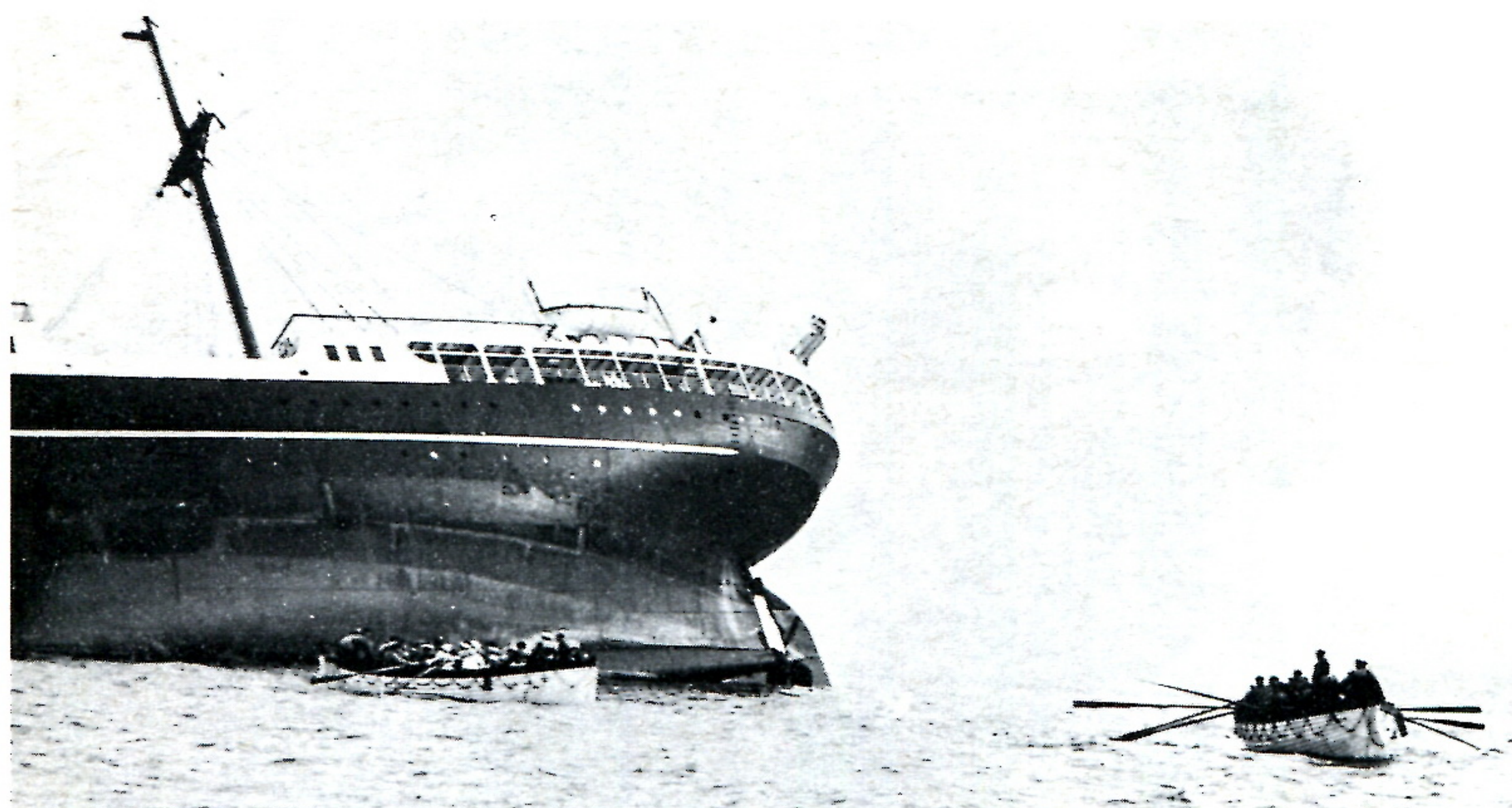
Helaas bleven ernstige scheepsverliezen evenmin uit, mede als gevolg van het dirigeren naar een controlehaven. Onze schepen liepen grote kans hierdoor het slachtoffer te worden van Duitse mijnen en onderzeeboten. Al in de eerste oorlogsweken hadden Duitse oorlogsschepen en vliegtuigen in de toegangen tot de Britse en Franse havens mijnen gelegd, meest van het nieuwe, gevaarlijke magnetische type. Het eerste slachtoffer van zo'n magnetische mijn was de 'Binnendijk' (6873 ton) van de

Holland-Amerika-lijn die, uit New York komend, naar Weymouth was gedirigeerd voor contrabandecontrole. Zij liep in de avond van 7 oktober 1939 nabij het lichtschip 'Shambles' op een mijn en zonk enkele uren later. Wanneer het schip zijn Kanaalroute had kunnen vervolgen en niet was gedwongen Weymouth binnen te lopen, zou het niet verloren zijn gegaan.

Tot 10 mei 1940 zouden tien Nederlandse koopvaardischepen door mijnen vernietigd worden. Het waren niet steeds Duitse mijnen. Zo vond het eerste Nederlandse schip dat door oorlogsgeweld verloren ging, de 'Mark' (1514 ton), op 9 september 1939 zijn einde in een zeegebied waar Britse en Duitse mijnen-

een onderzoek in volle zee plaatsvinden. Alleen Duitse onderzeeboten konden in deze wateren een dergelijk onderzoek uitvoeren. De zeer kwetsbare onderzeeboot is echter bij uitstek ongeschikt om koopvaardischepen voor onderzoek aan te houden, gezien de kans boven water overvallen te worden (vliegtuigen!)... of te worden beschoten door het koopvaardischip zelf. In feite was het voeren van een beperkte handelsoorlog door de onderzeeboten volmaakt onlogisch. In de Tweede Wereldoorlog is dan ook algemeen de *onbeperkte* onderzeebootoorlog gevoerd. Engeland, Frankrijk en Duitsland gingen hiertoe eerst na korte tijd over; Amerika, Japan... en ook Nederland onmiddellijk.

De wijze van optreden der Duitse onderzeeboten heeft sterk afgehangen van de mentaliteit en instelling van de Duitse onderzeebootcommandanten. Sommigen lieten een schip lopen wanneer zij in twijfel verkeerden omtrent de nationaliteit ervan of het niet konden aanhouden. Anderen hadden veel minder consideratie en aarzelden niet in dergelijke gevallen het schip te vernietigen. Ook waren er humane *U-Boot*-commandanten, die zich het lot der overlevenden aantrokken en bijvoorbeeld zo mogelijk wijn en levensmiddelen naar de sloepen brachten en deze een goede koers opgaven. Maar daarnaast waren er die niets deden voor hun slachtoffers, al waren zij daartoe misschien in de gelegenheid.



Links: dicht bij de plaats waar enige dagen eerder de 'Simon Bolivar' ten onder ging, liep op 21 november 1939 de Japanse koopvaarder 'Terukuni Maru' op een Duitse mijn. De opvarenden hadden meer geluk dan de Nederlanders; ze werden allen gered, met inbegrip van de hond van een van hen.

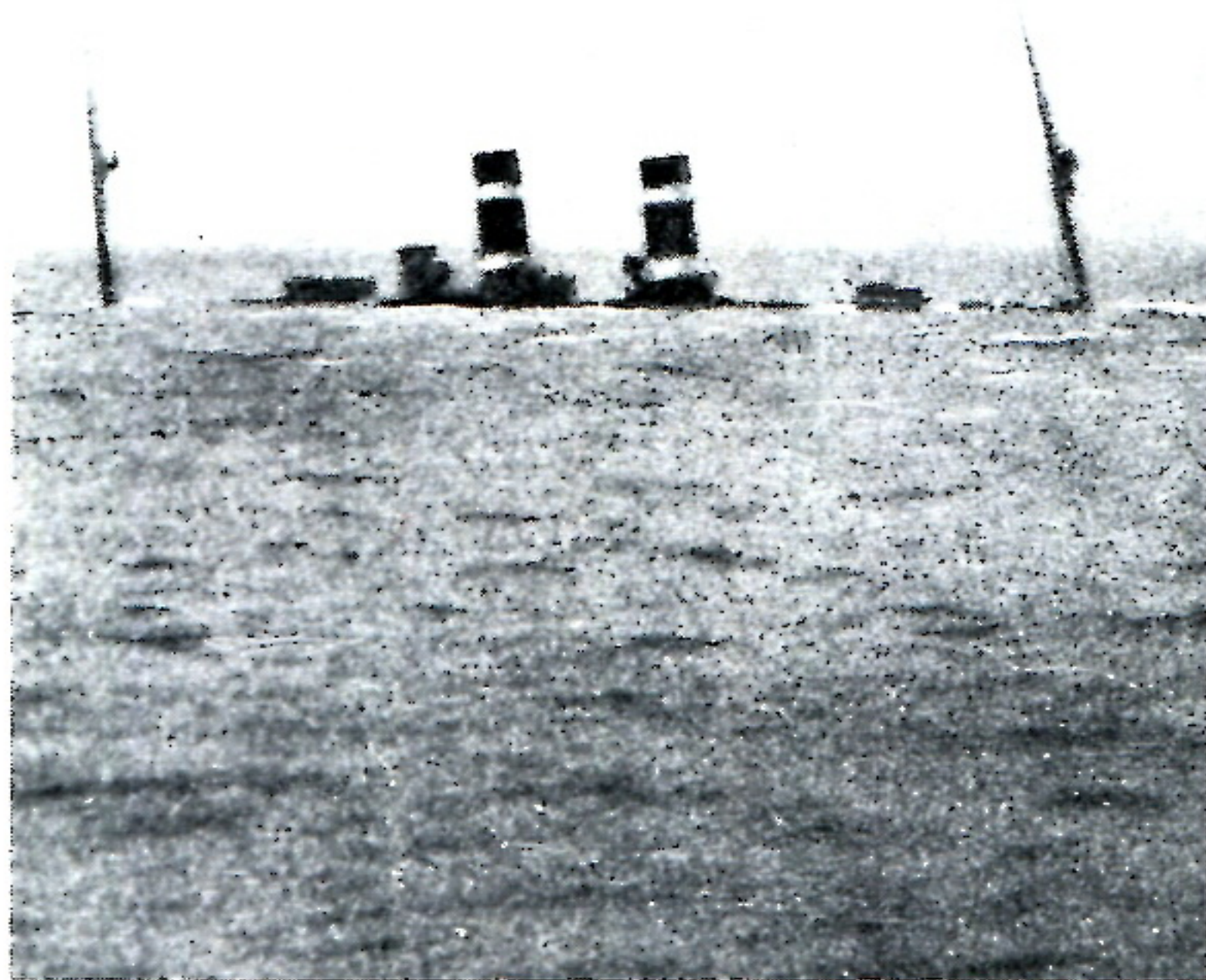
Rechts: de Duitse bovenwaterschepen speelden in de contrablokkade tegen de geallieerde en neutrale schepen een veel minder belangrijke rol dan de onderzeeboten en de mijnen.

Geheel onder: een foto van de 'Arendskerk' van de VNS, die op 15 januari 1940 door een Duitse onderzeeboot aangehouden werd voor de Franse kust en door torpedo's en artillerievuur werd vernietigd.

velden elkaar overlappen. En het motorschip 'Immingham' (398 ton) ging verloren door een Nederlandse mijn voor Callantsoog op 10 december 1939. Grote ontsteltenis verwekte de ondergang van de 'Simon Bolivar' (8309 ton) op 18 november 1939, die nabij Harwich door twee magnetische mijnen tot zinken kwam, waarbij tachtig personen, meest passagiers, omkwamen.

Duitsland begon zijn strijd tegen de Britse *life-lines*, in feite een contrablokkade, met inachtneming van de bepalingen van het zeeoorlogsrecht. Niet uit respect daarvoor, maar zuiver en alleen om redenen van eigenbelang en opportuniteit. Na zijn snelle overwinning op Polen hoopte Hitler Engeland en Frankrijk tot het sluiten van een compromisvrede te kunnen bewegen indien hij ze ontzag. Bij de handelsoorlog op zee moesten aanvankelijk de bepalingen van de op 3 september 1939 door Duitsland afgekondigde *Prisenordnung* dan ook angstvallig in acht worden genomen. Zonder enige waarschuwing mochten alleen de volgende categorieën van koopvaardischepen worden aangevallen: troepenschepen, schepen actief deelnemend aan de strijd en koopvaarders in vijandelijke konvooien. Toen steeds duidelijker werd dat er geen sprake van was dat Engeland een compromisvrede wenste, werd de handelsoorlog stap voor stap verscherpt.

Daar de Duitsers in de door de geallieerden beheerste wateren rond Engeland en de Noordzee niet in staat waren neutrale schepen naar Duitse havens op te brengen voor onderzoek van lading en papieren, moest zulk



Grote indruk maakte in Nederland de ondergang van de 'Simon Bolivar', die in de nacht van 18 november 1939 in de monding van de Theems op een magnetische mijn liep en daarna zeer snel zonk, onder meer door het feit dat de waterdichte schotten niet tijdig gesloten konden worden. Vooral door twee ontploffingen verloren achttien bemanningsleden en vierentachtig passagiers het leven.

Links: het moment waarop het KNSM-schip in de golven verdwijnt. **Op de pagina hiernaast, rechtsboven:** een aantal van de overlevenden van de 'Simon Bolivar' in een Londens opvangcentrum.

Tot 10 mei 1940 vielen nog negen andere Nederlandse schepen ten prooi aan mijnen.



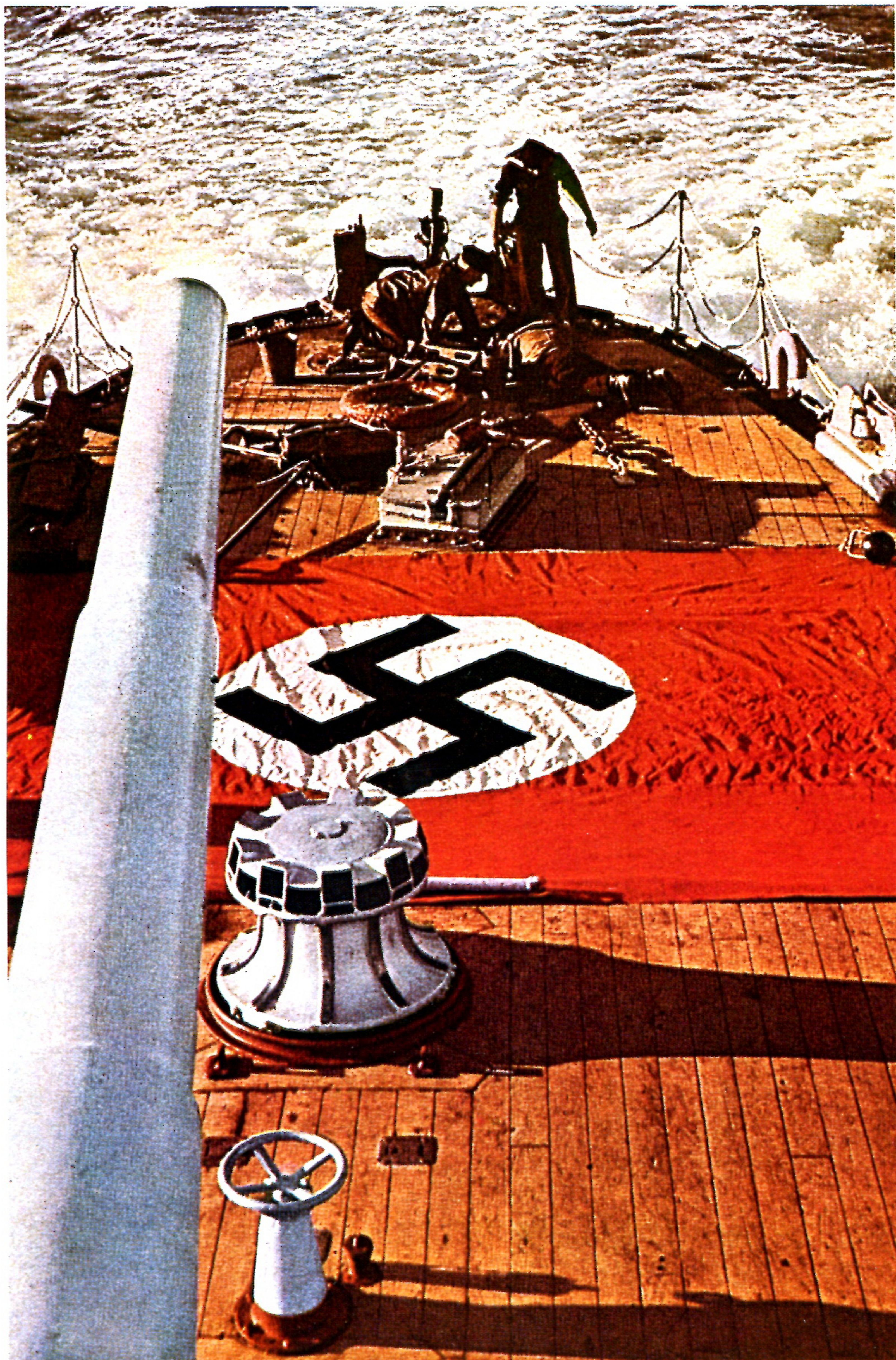
In totaal zijn gedurende de neutraliteitsperiode zeven Nederlandse schepen zonder waarschuwing getorpedeerd, maar bij onderzoek bleek dat eigenlijk alleen in het geval van de 'Tara' (4760 ton), die op 21 februari 1940 door de 'U-50', en van de 'Grutto' (920 ton), die op 5 maart door de 'U-17' werden getorpedeerd, de betrokken commandanten zich niet bekommerd hadden om de nationaliteit van hun slachtoffers. Vier schepen waren tankers, of werden voor tankers gehouden (dit laatste kán een handig excuus zijn voor een commandant die geneigd is meteen te schieten), en deze moesten door de Duitse onderzeeboten in die periode zonder meer worden vernietigd; één schip werd voor niet-neutraal gehouden.

Dat dergelijke torpederingen (indien de schuldige bekend was, zoals bij de 'Tara') hoog werden opgenomen door de Nederlandse regering spreekt vanzelf. Mondeling en schriftelijk werd geprotesteerd, terwijl de verhouding tot Duitsland er in het voorjaar van 1940 steeds gespannen werd.

Tenslotte zijn ook drie Nederlandse schepen vóór 10 mei 1940 door Duitse onderzeeboten aangehouden en na onderzoek van de papieren tot zinken gebracht. Het waren de 'Sliedrecht', de 'Arendskerk' en de 'Burgerdijk'. De *U-Boot*-commandanten meenden in het geval van de 'Sliedrecht' en de 'Burgerdijk' hiertoe gerechtigd te zijn, mede op grond van de omstandigheid dat deze schepen op weg

waren naar een Britse haven voor contrabande-onderzoek. Wie garandeerde, aldus de Duitse redenering, dat de lading van het schip niet in Engeland zou blijven? De 'Arendskerk' was op weg naar een haven van het Britse Gemenebest en het is interessant en leerzaam deze voor het Nederlandse schip zo noodlottig geëindigde ontmoeting wat meer in bijzonderheden te beschrijven.

Het nog nieuwe motorschip 'Arendskerk' (7906 ton) van de Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappij (VNS) vertrok op 13 januari 1940 uit Antwerpen met bestemming Kaapstad. In de morgen van 15 januari werd het schip ruim 100 mijl zuidwestelijk van het voor de punt van Bretagne gelegen



Associated Press

eiland Ouessant door een Duitse onderzeeboot aangehouden. Naar wij thans weten was dit de kort tevoren in dienst gestelde 'U-44', die op 6 januari Wilhelmshaven had verlaten voor haar eerste oorlogspatrouille. De 'U-44' stond onder bevel van luitenant-ter-zee 1ste klasse L. Mathes, die bedachtzaam en met consideratie optrad.

Het patrouillegebied van de 'U-44' bevond zich noordwestelijk en westelijk van het Kanaal, waar de boot 12 januari arriveerde en druk scheepsverkeer aantrof. Het Deense stoomschip 'Stal' (2242 ton), uit Rotterdam komend met cacaopoeder en andere lading voor New York, hield Mathes 13 januari aan. Het werd vrijgegeven omdat het van een neutrale naar een andere neutrale haven onderweg was. De beide volgende etmalen moest Mathes enkele Italiaanse schepen 'om politieke redenen' laten lopen, maar hij torpedeerde een verduisterd schip zonder verlichte vlag of ander kenteken, daar hij het voor vijandelijk hield. Het bleek helaas toch een Noors schip te zijn, de 'Fagerheim' (1590 ton). Een ander verduisterd schip had echter een verlichte vlag: blauw-wit-rood of zwart-geel-rood, het was niet goed uit te maken op de 'U-44'. Maar omdat Mathes het dus hield voor een Nederlands of Belgisch schip en het te riskant vond dit 's nachts aan te houden, liet hij het lopen.

Enkele uren later, om een uur of zeven in de morgen van de vijftiende januari, zag men op de 'U-44' een onbekende koopvaarder waar men op afging. Het schip liep hoge vaart, naar schatting 15 of 16 zeemijl, en op de 'U-44'

kreeg men de indruk dat het de onderzeeboot gezien had en trachtte te ontkomen. Nadat eerst zonder enig effect een schot voor de boeg was gegeven, liet Mathes met scherp schieten, waarop het schip noodsignalen uitzond en meldde dat het door een onderzeeboot werd aangevallen. Na het zevende schot draaide het schip echter bij, waarna de commandant van de 'U-44' het order gaf een sloep te zenden.

Het bleek de 'Arendskerk' te zijn van de VNS, een neutrale rederij die echter volgens gegevens aan boord van de 'U-44' ook voor de vijand voer. Uit de papieren die de eerste officier van de 'Arendskerk' meebracht, bleek dat het Nederlandse schip op weg was naar Kaapstad en Durban, met ongeveer 4000 ton stukgoed aan boord, grotendeels voorwaardelijke contrabande volgens de Duitse contrabandelijst. Inmiddels seinde de 'Arendskerk' nogmaals noodsignalen uit. (Daar deze ook de positie vermeldde, was dit voor kort aangeboden onderzeebootcommandanten gereede aanleiding met zo'n schip korte metten

te maken en het onmiddellijk te vernietigen.) Op de vraag van Mathes waarom de 'Arendskerk' trachtte te ontkomen en geseind had, antwoordde de eerste stuurman dat hij van niets wist, daar de kapitein en hij sliepen. De commandant van de 'U-44' deelde de stuurman daarop mee dat hij de 'Arendskerk' tot zinken moest brengen omdat het schip: a) naar een vijandelijke haven onderweg was met contrabande; b) zich door de vlucht aan een onderzoek had pogen te onttrekken; c) aan de vijand per radio gegevens had verstrekt.

Mathes gaf de bemanning van de 'Arendskerk' ruim een half uur tijd om van boord te gaan, nadat de eerste stuurman had verzekerd dat de vier sloepen behoorlijk uitgerust waren. Op verzoek van de stuurman verklaarde de Duitse commandant zich bereid te trachten een schip aan te houden en naar de sloepen van de 'Arendskerk' te dirigeren om de inzittenden over te nemen. Nadat de sloepen van de 'Arendskerk' waren afgestoken, werd het schip getorpedeerd en brak in twee-

en. Het achterschip verdween vrijwel direct, maar het voorschip bleef drijven en werd door artillerievuur tot zinken gebracht.

Mathes was een man van zijn woord. Binnen een uur werd het Italiaanse schip 'Butterfly' aangehouden en naar de sloepen van de 'Arendskerk' gestuurd. Terwijl de 'U-44' nog bij de 'Butterfly' lag, passeerde het Nederlandse stoomschip 'Eibergen', dat na daartoe te zijn opgevorderd, direct bijdraaide en de scheepspapieren aan boord van de Duitse onderzeeboot bracht. Daar de 'Eibergen' uit Buenos Aires kwam, met maïs voor de Nederlandse regering, werd het schip vrijgegeven. Alle opvarenden van de 'Arendskerk' werden opgepikt en in veiligheid gebracht.

Dat Mathes een humane zeeofficier was, bleek opnieuw tijdens het verdere verloop van zijn patrouille. Want toen in de nacht van 20 januari een vijandelijk schip was getorpedeerd dat echter niet direct zonk, schoot hij er geen tweede torpedo op af, omdat de sloepen in de buurt van het schip waren gebleven.

DE GRANAAT DIE MISTE

Ik werd gewekt door een geluid, of liever, door het ophouden van een geluid. De oliejas die was blijven hangen schuifelde nog steeds tegen de muur met het slingeren van het schip, maar de machine stampde niet langer in de diepte. Ik stond op, trok de oliejas aan en maakte mij gereed om naar de brug te gaan. Toen ik buiten kwam, sloeg een koude, harde regen mij in het gezicht en maakte mij klaar wakker. Ik voelde geen angst meer en geen misselijkheid. Ik voelde een tintelende spanning, die bijna prettig was. Ik moest mij stevig vasthouden aan de reling en de leuning van de trap naar de brug, want alhoewel ik me volkomen beter voelde, was ik merkwaardig slap in de knieën.

Een groezelige dag brak aan en in het licht van de dageraad zag ik een schouwspel dat me bijna aan het lachen maakte, zo fantastisch was het: een trawlzeiltje aan de mast van een sleepboot. Het was een plomp, zwabberend ding dat nauwelijks enig verschil maken kon; slechts bij vlagen bolde het in de wind en deed het schip overhellen met een plezierig gevoel van roekeloosheid. Ik herinnerde mij dat gevoel uit mijn jongensjaren, toen ik met een paar vriendjes een badkuip had opgetuigd en ermee had rondgedobberd op de Amstel. Ik voelde me opeens goed, beter dan ik me gevoeld had sinds ik op weg was gegaan naar Westport. Niettegenstaande de regen wilde ik mijn pijp opsteken, als was het alleen maar om mezelf te bewijzen dat ik over mijn zeeziekte heen was. Toen ik een lucifer afstreek in het kuipje van mijn handen, sloeg iemand plotseling het flakkerende vlammetje uit en een stem vroeg: 'Ben je gek geworden?'

Het was de jongen met het geitevellen vest, nu in oliegoed, zijn natte haar in zijn ogen. Ik zei 'Pardon' en besloot dat als hij nog eens zijn mond opendeed, ik hem bij zijn nekvel zou

pakken en de brug af slingeren. Ik was tenslotte een gezagvoerder, verdomme; ik moest niet goed snik zijn geweest toen ik mij zo benauwd had afgevraagd of ik nog wel iets van de sleperij zou af weten na al deze jaren. Ik kon iedere sleepboot in de vloot honderdmaal beter varen dan deze vlegel met zijn haardkleedje om en zijn artiestenharen. Ik voelde me patent op dat ogenblik; een beetje beverig, maar patent. Toen snerpde een fluitje op de bak, ik hoorde Geitevel zeggen: 'Daar gaat ie, twee streken voorlijker dan...' Niemand hoorde de rest. Een fluitend gehuil kwam op ons af uit de zee, snel aanzwellend, tot het klonk als het janken van tramwielen in een bocht. Ik hoorde het schot niet, want de mast en het zeil kwamen naar beneden met een ontzettend kabaal. Dops stem schreeuwde: 'Hard bakboord!' Ik hoorde de machinekamer-telegraaf rinkelen en het gerammel van de stuurmachine. Toen kwam een tweede granaat op ons afgejankt en huilde vlak over ons heen met een geluid dat ik in mijn tanden voelde. Dit keer hoorde ik het schot: een hoge, metalige knal in de verte; maar misschien was het het schot niet, misschien wat het wat anders. Ik kreeg geen tijd mij dat af te vragen, want op dat ogenblik barstte er zo'n ontzaglijk geloei boven ons los, dat ik het bestierf van schrik. Het was mijn enige ogenblik van angst tijdens mijn vuurdoop; toen ik beseftte dat het onze stoomfluit was, barstte ik in een schaterlachen uit, dat ik gelukkig wist te bedwingen zodra het tot mij doordrong dat het hysterisch was. De stoomfluit gilde minutenlang, toen scheen het schip uit het water te springen en neer te komen op zijn stuurboordzij. Mijn voeten werden van onder mij weggeslagen, ik werd de volle lengte van de brug omlaaggeslingerd en smakte tegen de stuurboordreling met een slag die mij de adem benam. Ik lag een paar ogenblikken naar lucht te happen, wachtend op de kou van het water, want het leek onmogelijk dat welk schip ook hiertegen bestand

zou kunnen zijn; maar ik begon weer adem te halen en voelde het schip terugkantelen op zijn kiel. Ik hoorde geschreeuw en een luid gekletter van ijzer; toen barstte, vlakbij, een oorverdovende donder van kanonvuur los. Een bedaarde stem zei: 'Nou, er zit nog behoorlijk pit in die ouwe tante.' Het was de jongen met het geitevel. Hij stond over de reling naar iets te kijken, alsof hij al die tijd overeind was blijven staan. Misschien was dat ook wel zo, misschien was hij God. Ik trok mij op tot een biddende houding en slaagde erin weer op de been te komen. niettegenstaande het feit dat een aantal botten in mijn lichaam gebroken moest zijn. Hij keek vluchtig naar mij om en vroeg: 'All right?' Ik knikte, sprakeloos, met een brok in mijn keel en een branderig gevoel in mijn ogen. Ik haatte hem tot schreiens toe. Ik keek over de reling; de kanonnade donderde ononderbroken boven ons voort. Ik zag de Noor, een donkere romp, zijn voorschip gezonken tot aan de bak. Van de bak en het achterdek flitsen onophoudelijk de blauwe steekvlammen van kanonvuur. Onze stoomfluit had opgehouden te loeien toen wij opzij geslingerd werden, nu brulde zij weer: twee korte stoten. De kanons op het schip langsij werden stil. Ik verwachtte ieder ogenblik dat zij weer opnieuw zouden beginnen, terwijl wij rond het achterschip manoeuvreerden en een lijn overschoten; maar zij bleven stil. Zij begonnen pas weer te donderen toen wij vastgemaakt hadden en al aan het slepen waren. Ik stond achteruit te kijken naar de hoge achtersteven van de Noor, toen ik het weemakende gehuil van een granaat weer op ons af hoorde komen. Op hetzelfde ogenblik begon de stoomfluit weer te brullen en werd overstemd door de daverende donder van de kanons achter ons. Ik kwam nooit te weten of de granaat langs ons of over ons heen ging; hoe dan ook, zij miste ons.

(Fragment uit *Stella* door Jan de Hartog).